



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 84]

नई दिल्ली, बुधवार, मार्च 1, 2017/फाल्गुन 10, 1938

No. 84]

NEW DELHI, WEDNESDAY, MARCH 1, 2017/PHALGUNA 10, 1938

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 9 फरवरी, 2017

सं. टीएएमपी/56/2016-एनएमपीटी.—महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तनों पर परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण से संबंधित दिशा-निर्देश, 2013, जिसे राजपत्र संख्या 254 के माध्यम से अधिसूचना संख्या टीएएमपी/18/2013-विविध दिनांक 30 सितंबर 2013 द्वारा अधिसूचित किया गया था, के अंतर्गत सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) मोड के माध्यम से एनएमपीटी में कंटेनर टर्मिनल के विकास और बर्थ संख्या 8 में अन्य कार्गो प्रहस्तन के संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के संबंध में न्यू मंगलौर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार, निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला संख्या. टीएएमपी/56/2016-एनएमपीटी

न्यू मंगलौर पत्तन न्यास

---

आवेदक

गणपूर्ति

- (i) श्री. टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त),
- (ii) श्री.रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

## आदेश

(जनवरी, 2017 के 4थे दिन पारित)

यह मामला न्यू मंगलोर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) के सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) मोड में बर्थ संख्या 8 पर कंटेनर टर्मिनल के विकास और अन्य कार्गो प्रहस्तन के लिए संदर्भ प्रशुल्क नियतन के लिए एनएमपीटी से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. एनएमपीटी द्वारा प्रस्ताव में किये गए निवेदनों को नीचे संक्षेप में दिया जा रहा है:

- (i) (क) प्रस्तावित परियोजना एनएमपीटी की बर्थ संख्या 8 पर कंटेनर टर्मिनल के विकास के बारे में है। परियोजना की विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) यातायात विश्लेषण और तकनीकी निर्धारित के आधार पर तैयार की गई है।
- (ख) बर्थ संख्या 8 शुष्क बल्क कार्गो और सामान्य कार्गो जैसी विभिन्न वस्तुओं के प्रहस्तन के लिए पत्तन द्वारा प्रचालित गहरा ड्राफ्ट और बहुउद्देशीय बर्थ है। इस बर्थ की लंबाई 350 मीटर, चौड़ाई 35 मीटर, ड्राफ्ट 14 मीटर और गहराई 15.1 मीटर है।
- (ग) यह अनुमान है कि प्रथम वर्ष में कंटेनर कार्गो का प्रत्याशित यातायात 90,000 टीईयू होगा जबकि अन्य क्लीन कार्गो 0.25 एमटीपीए होगा। इस प्रत्याशित यातायात के आधार पर कंटेनर कार्गो और अन्य क्लीन कार्गो के बीच कार्गो का हिस्सा 84.375%: 15.625% होता है।

(ii) इष्टतम क्षमता का आकलन:

- (क) कार्गो टर्मिनल की इष्टतम क्षमता का निर्धारण मानदंडों के अनुसार, सुविधा के विभिन्न घटकों, जिनका सृजित करना अपेक्षित होगा, उपलब्ध कराए जाने वाले उपकरण और संयंत्र एवं मशीनरी, उत्पादकता के स्तरों और समुपयोजन के स्तरों को ध्यान में रखते हुए किया गया है। किसी आवगमन अनुमान पर कोई ध्यान दिए बिना टर्मिनल की इष्टतम क्षमता के संदर्भ में प्रशुल्क का निर्धारण किया जाएगा।

टर्मिनल की इष्टतम क्षमता को इष्टतम घाट क्षमता और इष्टतम यार्ड क्षमता के निम्न मूल्य के रूप में माना गया है जिसे कंटेनर कार्गो और अन्य क्लीन कार्गो के लिए अलग-अलग परिकलित किया जाता है।

(ख) कंटेनर कार्गो:

सामान्यतः कंटेनर कार्गो टर्मिनल की प्रहस्तन क्षमता 20 फुट समकक्ष कंटेनरों (टीईयू) की संख्या के संदर्भ में परिकलित की जाती है। तथापि उसे टनों में परिवर्तन करने के लिए 15 टन प्रति टीईयू कारक का प्रयोग किया जाता है। यह कारक सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय भारत सरकार के परिवहन अनुसंधान विंग द्वारा 31.03.2016 को प्रकाशित भारतीय पत्तन सैक्टर संबंधी अपडेट में दिये गए महापत्तनों पर वस्तु-वार प्रहस्तित यातायात पर आधारित है।

(i) इष्टतम क्वे क्षमता का आकलन:

350 मीटर की कुल बर्थ लंबाई के लिए मानदंडों के अनुसार, तीन गेंद्री क्रेनें अपेक्षित हैं। तथापि न्यूनतम यातायात की संकल्पना की गई है, अतः कंटेनर कार्गो प्रहस्तन के लिए 2 गेंद्री क्रेनों पर सुविचार किया गया है। इष्टतम क्वे क्षमता निर्धारण के लिए सुविचारित प्रतिमान इस प्रकार हैं:-

क = एक वर्ष में कार्य के लिए तैनात गेंद्री क्रेनों की संख्या	2 नग
ख = एक वर्ष में गेंद्री क्रेनों के कार्य के घंटों की संख्या	8,760 घंटे (24 घंटे x 365 दिन)
ग = प्रत्येक गेंद्री क्रेन के औसत मूव	25
घ = टीईयू अनुपात	1.3
ङ = 70%	70%
कंटेनर कार्गो का हिस्सा	84.38%

उपरोक्त के आधार पर, कंटेनर कार्गो के लिए इष्टतम क्वे क्षमता 3,36,302 टीईयू का अनुमान है। इसके अतिरिक्त, प्रहस्तित टनमान के संदर्भ में कंटेनर कार्गो के लिए इष्टतम क्वे क्षमता 5.04 एमटीपीए है।

(ii) इष्टतम यार्ड क्षमता का अनुमान:

कंटेनर कार्गो और अन्य क्लीन कार्गो के लिए पृष्ठ क्षेत्र क्रमशः 16.3 हेक्टेयर और 1 हेक्टेयर है। इष्टतम यार्ड क्षमता की गणना निम्नवत है:

कुल क्षेत्र	4.8 है.	0.9 है.	2.78 है.
जी = कुल भू स्लॉट टीईयू में	309.17 टीईयू#	260 टीईयू#	260 टीईयू#
एच = औसत स्टैक ऊंचाई	2.5 मी.	2.5 मी.	2.5 मी.
पी = दिनों की संख्या में अवधि	365	365	365
एस = प्रवाह कारक	1.3	1.3	1.3
डी = औसत विराम समय	3 दिन *	3 दिन *	3 दिन *
अतः इष्टतम यार्ड क्षमता = (जी * एच * पी)/(एस * डी)	2,43,055 टीईयू	38,325 टीईयू	1,18,382 टीईयू

#स्थान की कमी के कारण ग्राउंड स्लाटों की संख्या प्राधिकरण के मानकों से कम है।

*\* निर्यात कंटेनरों के लिए औसत 4 दिन और आयात के लिए 2 दिन*

अतः कंटेनर कार्गो के लिए कुल इष्टतम यार्ड क्षमता 3,99,762 टीईयू है [(अर्थात् 2,43,055 टीईयू + 38,325 टीईयू + 1,18,382 टीईयू)]। इसके अतिरिक्त, प्रहस्तित टनभार के संदर्भ में, कंटेनर कार्गो के लिए इष्टतम यार्ड क्षमता 6.00 एमटीपीए है।

**(ग) अन्य क्लीन कार्गो के लिए इष्टतम क्षमता का परिकलन:**

**(i) औसत पार्सल आकार:**

डीपीआर के अनुसार पोत का पार्सल आकार 27000 टन होता है।

**(ii) उतरायी दर:**

उतरायी दर 30,000 टने से अधिक और 30,000 टन तक के पार्सल आकार के शुष्क बल्क कार्गो के लिए प्राधिकरण दिशानिर्देश 2008 में दिये गए क्रमशः 10,000 तथा 7,500 टीपीडी के प्रति 8000 टीपीडी पर सुविचार किया गया है। इस विचलन को एनएमपीटी स्थित बर्थ संख्या 12 पर मशीनीकृत बल्क कार्गो टर्मिनल के विकास के लिए प्रशुल्क नियतन के समय प्राधिकरण द्वारा स्वीकार किया गया है। अधिक स्पष्टीकरण के लिए प्राधिकरण के 16 नवंबर, 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/60/2015-एनएमपीटी के पैरा 12 (बी) (क) (ii) (ख) का संदर्भ लें।

**(iii) बर्थिंग समय:**

एनएमपीटी ने बर्थिंग/ डी-बर्थिंग के संबंध में 0.125 दिन अर्थात् 3 घंटों के अतिरिक्त समय पर विचार करने का प्रस्ताव किया है। बर्थिंग में अंतरस्थ आगम के लिए पायलट की बोर्डिंग के समय से लेकर उसकी उतराई तक का सह्य हिसाब में लिया जाता है और डिबर्थिंग में बाह्य गमन के लिए पायलट की बोर्डिंग के समय से लेकर उसके बाह्य एंकरेज पर उतराई का समय हिसाब में लिया जाता है।

**(iv) जहाज दिवस उत्पादन**

लदान/ उतराई समय = औसत पार्सल आकार/उतरायी दर =  $27000/8000 = 3.375$  दिन/ पोत

टर्न-अरांड समय = लदान/ उतराई समय + बर्थिंग समय =  $3.375 + 0.125 = 3.5$  दिन/ पोत

जहाज दिवस उत्पादन = औसत पार्सल आकार/टर्न-अरांड समय =  $27000/3.5 = 7714$  टन/ पोत

कार्गो का हिस्सा = 15.63%

**इष्टतम क्वे क्षमता:** अन्य क्लीन कार्गो के लिए इष्टतम क्वे क्षमता 0.31 एमटीपीए होने का अनुमान है (अर्थात्  $70\% \times 7714 \times 365 \times 15.63\% = 0.31$  एमटीपीए)

(घ) **इष्टतम टर्मिनल क्षमता:**

2008 के दिशानिर्देशों के अनुसार, इष्टतम टर्मिनल क्षमता इष्टतम क्वे क्षमता और इष्टतम यार्ड क्षमता कम मान की होती है। पूर्व के खंडों में किया गया परिकलन के अनुसार इष्टतम क्षमता का निर्धारण निम्नवत् है:

पैरामीटर	कंटेनर कार्गो के लिए		अन्य क्लीन कार्गो	योग
क्वे क्षमता	3,36,302 टीईयू	5.04 एमटीपीए	0.31 एमटीपीए	5.35 एमटीपीए
यार्ड क्षमता	3,99,762 टीईयू	6.00 एमटीपीए	शून्य	--
इष्टतम क्षमता	3,36,302 टीईयू	5.04 एमटीपीए	0.31 एमटीपीए	5.35 एमटीपीए

(iii) **पूँजीगत लागत:**

(क) कंटेनर कार्गो के लिए:

कंटेनर प्रहस्तन सुविधाओं के लिए अनुमानित पूँजीगत लागत निम्नवत् है:

(रु. करोड़ में)

विवरण	राशि
<b>(क) सिविल निर्माण लागत</b>	
सिविल कार्य	51.81
उप-योग	51.81
<b>(ख) कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर</b>	
रेल लगे क्वे क्रेन (आरएमक्यूसी) (2 नग)	103.44
रबड़ टायर ग्रेंट्री क्रेन (आरटीजीसी) (6 नग)	66.14
रीच स्टैकर (7 नग)	15.56
फार्क लिफ्ट (4 नग)	2.57
उप-योग	187.71

(ग) आईटी सिस्टम/इंस्ट्रुमेंटेशन लागत (सिविल निर्माण और कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत का 2%)	4.79
(घ) वित्तपोषण लागत और निर्माण के दौरान ब्याज सहित अन्य लागत (सिविल निर्माण और कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत का 10%)	23.95
कंटेनर प्रहस्तन के लिए पूंजीगत लागत का कुल योग	268.26

टिप्पणी: लागत अनुमान कीमत आधार पर 2016 की दूसरी तिमाही तक वैध है। सभी लागतें भारतीय रुपये में हैं और सभी विदेशी लागतों को 1 डालर = 68.5 रु. की दर के अनुसार विदेशी मुद्रा विनिमय का प्रयोग करते हुए समान भारतीय रुपयों में परिवर्तित किया गया है।

(ख) अन्य क्लीन कार्गो के लिए:

अन्य क्लीन कार्गो के प्रहस्तन सुविधाओं के विकास पर अनुमानित पूंजीगत लागत इस प्रकार है:

(रु. करोड़ में)

विवरण	राशि
सिविल निर्माण लागत	0.00
प्रहस्तन उपस्कर लागत	
हार्बर चल क्रेन (एचएमसी) 100 टन - 1 नग	30.00
पे लोडर (10 टन) - 2 नग	0.80
चल हापर - 1 नग	1.00
डम्पर - 6 नग	1.80
उपयोग	33.60
विविध लागत सिविल और उपस्कर लागत का 5%	1.68
अन्य क्लीन कार्गो के लिए कुल पूंजीगत लागत	35.28

(ग) कंटेनर कार्गो और अन्य क्लीन कार्गो की प्रहस्तन सुविधाओं के विकास के लिए कुल पूंजीगत लागत का अनुमान नीचे की सारणी में दिया गया है:

(रु. करोड़ में)

कार्गों की किस्म	कुल आकलन पूंजीगत लागत
कंटेनेर कार्गों	268.26
अन्य क्लीन कार्गों	35.28
<b>योग</b>	<b>303.54</b>

(iv) प्रचालन लागत:

(क) कंटेनेर कार्गों के लिए:

(रु. करोड़ में)

क्र.सं.	विवरण	राशि	यूनिट
(i)	विद्युत लागत		
(क)	लागत प्रति यूनिट (के डब्ल्यूएच)	8.15	रु./ यूनिट
(ख)	विद्युत ऊर्जा की लागत [3,36,302टीईयू x 8 के डब्ल्यूएच/टीईयूx 8.15 रु./के डब्ल्यूएच]	2.19	रु. करोड़
(ii)	ईंधन लागत		
(क)	लागत प्रति यूनिट (लीटर)	54	रु./ यूनिट
(ख)	विद्युत ऊर्जा की लागत [3,36,302टीईयूx 4 लीटर/टीईयूx 54 रु./लीटर]	7.26	रु. करोड़
(iii)	मरम्मत और अनुरक्षण		
(क)	सिविल परिसंपत्तियां (सिविल कार्यों का 1%)	0.52	रु. करोड़
(ख)	स्पेयर्स सहित यांत्रिक और विद्युत उपस्कर (उपस्कर लागत का 7%) (7% x192.50 रु. करोड़)	3.85	रु. करोड़
(iv)	बीमा लागतें		
(क)	बीमा लागतें (सकल स्थायी परिसंपत्ति मूल्य का 1%) (1% x268.26 रु. करोड़)	2.68	रु. करोड़
(v)	मूल्यहास		
(क)	सिविल कार्य (3.34% x 56.99 रु. करोड़)	1.90	रु. करोड़

(ख)	यांत्रिक कार्य [10% x ({187.71 करोड़ + 10% x187.71 करोड़} + 4.79 रु. करोड़)]	21.13	रु. करोड़
(vi)	भूमि का लाइसेंस शुल्क		
(क)	विद्यमान विकसित भूमि:		
(i)	उपलब्ध भूमि का क्षेत्र	6.60	हैक्टर
(ii)	लाइसेंस शुल्क प्रति माह	37.38	प्रति व.मी/माह
(iii)	भूमि का लाइसेंस शुल्क [(6.60 है. x रु. 37.38/वर्ग. मीटर/माह x12 माह)/1000]	2.96	रु. करोड़
(ख)	नई भूमि:		
(i)	उपलब्ध भूमि का क्षेत्र	7.50	-
(ii)	लाइसेंस शुल्क प्रति माह	20.79	प्रति व.मी/ माह
(iii)	भूमि का लाइसेंस शुल्क [(7.50 है. x 20.79 /वर्ग मीटर /माह x12 माह)/1000]	1.87	रु. करोड़
(vii)	जलाग्रक्षेत्र का लाइसेंस शुल्क		
(क)	जलाग्र का क्षेत्रफल (350 मी. x 35मी.)	12250	वर्ग मी.
(ख)	लाइसेंस शुल्क प्रति माह (भूमि के लाइसेंस शुल्क का 50%)	10.40	प्रति व.मी/माह
(ग)	पोत कार्गो का प्रतिशत	84.38 %	
(घ)	जलाग्र क्षेत्र का लाइसेंस शुल्क [12250वर्ग. मी x10.40रु. /वर्ग मी./ माह x 84.38% x 12 माह]	0.13	रु. करोड़
(viii)	अन्य व्यय		
(क)	वेतन और उपरिव्यय के अन्य व्यय (सकल स्थायी परिसंपत्ति का 15%) [15% x268.26 रु. करोड़]	40.24	रु. करोड़
(ix)	इष्टतम क्षमता पर कुल प्रचालन लागत	84.74	रु. करोड़



(ख) अन्य क्लीन कार्गो प्रहस्तन की प्रचालन लागत का परिकलन:

(रु. करोड़ में)

क्र.सं.	विवरण	राशि	यूनिट
(i)	विद्युत लागत		
(क)	लागत प्रति यूनिट (के डब्ल्यूएच)	8.15	रु./ यूनिट
(ख)	कुल विद्युत प्रभार [500 के डब्ल्यूएच x 16.8 घंटा/ के डब्ल्यूएचx 8.15/के डब्ल्यूएच]	0.26	रु. करोड़
(ग)	विद्युत प्रदीपन लागत [1है. x 2,40,000 के डब्ल्यूएचपी.ए. x 8.15/ के डब्ल्यूएच]	0.20	रु. करोड़
(ii)	ईंधन लागत		
(क)	ट्रकों के लिए:		
(i)	ट्रक की दुलाई क्षमता	15	टन
(ii)	ट्रक के कुल फेरे प्रति दिन (8000 टीपीडी/15 टन प्रति ट्रक)	533	ट्रीप/दिन
(iii)	एक ट्रक की लदान में लगने वाला समय	2	मिनट
(iv)	मार्गस्थ समय (2.5 कि.मी. की दूरी मानते हुए)	28	मिनट
(v)	कुल समय	0.5	घंटा
(vi)	प्रति दिन कार्य के घंटों की संख्या (24 घंटा x 70%)	16.8	घंटा
(vii)	प्रति घंटा फेरों की संख्या (0.5 घंटा प्रति फेरा x16.8 घंटे)	33.6	नग
(viii)	प्रति दिन अपेक्षित ट्रको की कुल संख्या (533 फेरे प्रति दिन/ 33.6 फेरे प्रति घंटा)	16	नग
(ix)	ईंधन लागत	54	रु./लीटर
(x)	ईंधन खपत	10	लीटर/घंटा
(xi)	ट्रकों की ईंधन लागत [16.8 घंटा x 54 प्रति लीटर x 10 लीटर प्रति घंटा x (0.31 एमटीपीए/8000 टीपीडी) x (533 फेरे प्रति दिन/ 33.6 फेरे प्रति नग)]	0.56	रु. करोड़

(ख)	पेलोडर के लिए :		
(i)	ईंधन की यूनिट लागत	54	रु./लीटर
(ii)	ईंधन की खपत	12	लीटर/घंटा
(iii)	प्रचालन का कुल समय	16.80	घंटा/ दिन
(iv)	पेलोडर्स की संख्या	1	नग
(v)	पेलोडर्स की ईंधन लागत [₹54 प्रति लीटर x 12 लीटर प्रति घंटा x 16.8 घंटा प्रति दिन x (0.31 एमटीपीए/8000 टीपीडी)]	0.04	रु. करोड़
(iii)	ट्रक की पट्टा लागत		
(क)	प्रति ट्रक प्रति दिन पट्टा किराया	10,000	रुपए
(ख)	पोत लें (0.31 एमटीपीए/ 27,000 टन प्रति पोत )	11.41	नग
(ग)	पट्टा लागत (₹10,000 प्रति ट्रक पर दिन x 11.41 नग x 3.5दिन x 16 नग)	0.64	रु. करोड़
(vi)	मरम्मत और अनुरक्षण लागत		
(क)	सिविल परिसंपत्तियां (सिविल कार्य का 1%)	0.00	रु. करोड़
(ख)	स्पेयर्स सहित यांत्रिक और विद्युत उपस्कर (उपस्कर लागत का 5%) [5% x (33.60 रु.करोड़+ 5% 33.60 रु. करोड़)]	1.76	रु. करोड़
(vii)	बीमा लागतें		
(क)	बीमा लागतें(सकल स्थायी परिसंपत्ति मूल्य का 1%) (1% x 33.60 रु. करोड़)	0.34	रु. करोड़
(viii)	मूल्यहास		रु. करोड़
(क)	सिविल कार्य (3.34% x 0.00)	0.00	रु. करोड़
(ख)	यांत्रिक कार्य [10% x (33.60 रु. करोड़ x 5% x 33.60 रु. करोड़)]	3.53	रु. करोड़

(ix)	भूमि का लाइसेंस शुल्क		
(क)	उपलब्ध भूमि का क्षेत्रफल (वर्ग मीटर में)	1	वर्ग मी.
(ख)	लाइसेंस शुल्क प्रति माह	20.79	प्रति व.मी/माह
(ग)	भूमि का लाइसेंस शुल्क (1 है. x 20.79 पर वर्ग मी. प्रति माह x 12 माह)	0.25	रु. करोड़
(xi)	जलाग्रक्षेत्र का लाइसेंस शुल्क		
(क)	जलाग्र का क्षेत्रफल (350 मी. x 35मी.)	12250	वर्ग मी.
(ख)	लाइसेंस शुल्क प्रति माह (भूमि के लाइसेंस शुल्क का 50%)	10.40	प्रति व.मी/माह
(ग)	पोत कार्गो का प्रतिशत	15.63%	
(घ)	जलाग्र क्षेत्र का लाइसेंस शुल्क [12250वर्ग. मी x 10.40रु. /वर्ग मी./ माह x 15.63% x 12 माह]	0.02	रु. करोड़
(xii)	अन्य व्यय		
(क)	वेतन और उपरिव्यय के अन्य व्यय (सकल स्थायी परिसंपत्ति का 5%) [5% x 33.60रु. करोड़]	1.68	रु. करोड़
(xiii)	इष्टतम क्षमता पर कुल प्रचालन लागत	9.28	रु. करोड़

(ग) कंटेनर कार्गो और अन्य क्लीन कार्गो की प्रहस्तन सुविधाओं के विकास के लिए कुल प्रचालन लागत नीचे सारणी में दी गई है:

(रु. करोड़ में)

कार्गो की किस्म	प्रचालन लागत का कुल अनुमान
कंटेनर कार्गो	84.74
अन्य क्लीन कार्गो	9.28
<b>योग</b>	<b>94.02</b>

(v) नियोजित पूंजी पर प्रतिफल परिसंपत्तियों के समल ब्लॉक पर 16% आकलित किया गया है।

(vi) तदनुसार, एनएमपीटी द्वारा अनुमानित राजस्व की अपेक्षा इस प्रकार है:-

(क) वार्षिक राजस्व अपेक्षा:

(रु. करोड़ में)

क्र.सं.	विवरण	राशि
1.	कंटेनर कार्गो के लिए	
(i)	आरओसीई @ 16% (₹268.26* 16%)	42.92
(ii)	प्रचालन लागत	84.74
(iii)	कुल राजस्व अपेक्षा	127.66
2.	अन्य क्लीन कार्गो के लिए	
(i)	आरओसीई @ 16% (₹35.28* 16%)	5.64
(ii)	प्रचालन लागत	9.28
(iii)	कुल राजस्व अपेक्षा	14.92

(ख) अपेक्षित राजस्व का बंटन:

(रु. करोड़ में)

विवरण	कंटेनर कार्गो के लिए		अन्य क्लीन कार्गो के लिए	
कुल राजस्व अपेक्षा	127.66		14.92	
राजस्व का बंटन				
कार्गो प्रहस्तन प्रभार	114.89	90%	14.18	95%
भू-भाटक प्रभार	8.94	7%	0.00	0%
विविध प्रभार	3.83	3%	0.75	5%

[बहुप्रयोजनीय कार्गो (अन्य कार्गो) के लिए 2008 दिशानिर्देशों में प्रशुल्क निकालने के लिए निर्धारित मानदंड एआरआर के सांविभाजन के लिए 90%, 5% और 5% क्रमशः कार्गो प्रहस्तन प्रभार, भंडार प्रभार और विविध प्रभारों के लिए है। इसके प्रति पत्तन ने एआरआर का संविभाजन का अनुपात क्रमशः 95%:0%:5% किया है।]

(vii) अनुमानित राजस्व अपेक्षा को वहन करने के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क इस प्रकार है:-

(क) कंटेनर संबंधी प्रभार:

(i) प्रहस्तन प्रभार:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)					
		विदेशी कंटेनर			तटीय कंटेनर		
		कंटेनर लंबाई में 20' से	कंटेनर लंबाई में 20' से	कंटेनर लंबाई में 40' से	कंटेनर लंबाई में 20' से	कंटेनर लंबाई में 20' से	कंटेनर लंबाई में 40' से

		अधिक नहीं	अधिक किंतु 40' तक	अधिक	अधिक नहीं	अधिक किंतु 40' तक	अधिक
(i)	लदे कंटेनेर	3,701	5,551	7,401	2,220	3,330	4,441
(ii)	खाली कंटेनेर	2,960	4,441	5,921	1,776	2,664	3,552

## (ii) भू-भाटक प्रभार:

## (क) निशुल्क अवधि:

(i) आयात कंटेनरों के लिए - 5 निशुल्क दिन

(ii) निर्यात कंटेनरों के लिए - 15 निशुल्क दिन

## (ख) निशुल्क अवधि से इतर भू-भाटक प्रभार:

क्र.सं.	विवरण	दर ( रुपये में )		
		कंटेनेर लंबाई में 20' से अधिक नहीं	कंटेनेर लंबाई में 20' से अधिक किंतु 40' तक	कंटेनेर लंबाई में 40' से अधिक
(i)	लदे कंटेनेर			
	निशुल्क अवधि के पश्चात् पहला सप्ताह	32.26	48.39	64.52
	निशुल्क अवधि के पश्चात् दूसरा सप्ताह	48.39	72.58	96.77
	निशुल्क अवधि के पश्चात् तीसरा सप्ताह	64.52	96.77	129.03
(ii)	खाली कंटेनेर			
	निशुल्क अवधि के पश्चात् पहला सप्ताह	32.26	48.39	64.52
	निशुल्क अवधि के पश्चात् दूसरा सप्ताह	48.39	72.58	96.77
	निशुल्क अवधि के पश्चात् तीसरा सप्ताह	64.52	96.77	129.03

## (iii) विविध प्रभार:

क्र.सं.	विवरण	दर ( रुपये में)		
		कंटेनेर लंबाई में 20' से अधिक नहीं	कंटेनेर लंबाई में 20' से अधिक किंतु 40' तक	कंटेनेर लंबाई में 40' से अधिक
(i)	लदे कंटेनेर	103.53	155.29	207.05
(ii)	खाली कंटेनेर	103.53	155.29	207.05

## (ख) अन्य क्लीन कार्गो संबंधी प्रभार:

## (i) कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

क्र.सं.	वस्तु	दर प्रति एमटी (रु. में)	
		विदेशी	तटीय
1	प्रहस्तन प्रभार - उर्वरक, चूनापत्थर, जिप्सम, डोलोमाइट	460.39	276.23

## (ii) भंडारण प्रभार:

(क) निशुल्क अवधि: 5 निशुल्क दिन

(ख) निशुल्क अवधि से इतर भंडारण प्रभार:

क्र.सं.	विवरण	दर रु. में प्रति एमटी प्रति दिन अथवा उसका एक भाग
1.	निशुल्क अवधि के पश्चात् पहले पांच दिन	3.08
2.	निशुल्क अवधि के पश्चात् 6वें से 10वें दिन तक	4.61
3.	11वें दिन से	6.15

## (viii) निष्पादन मानक:

## (क) सकल बर्थ उत्पादन:

कंटेनेर कार्गो और अन्य क्लीन कार्गो के लिए टर्मिनल की उत्पादकता (सकल बर्थ उत्पादन) के प्रतिमान हैं।

## (i) कंटेनेर कार्गो

टर्मिनल की क्षमता और पार्सल आकर से सकल बर्थ आउटपुट का निर्धारण होगा। उच्च टर्मिनल क्षमता और बृहत्तर पार्सल आकार से उच्च उत्पादकता का मार्ग प्रशस्त होगा। प्रतिदिन टीईयू में मापी गई बर्थ दिवस उत्पादकता प्रयोग में लादी गई क्रेनों पर निर्भर करती है जो पोत के आकार पर निर्भर है। क्रेन का उत्पादकता मानक 25 मूव प्रति घंटा है।

सकल बर्थ आउटपुट की गणना टर्मिनल में पोत द्वारा व्यतीत किए गए समय से विभक्त एक मास, जो मास में पोतों के कार्य दिवसों की संख्या में व्यक्त की गई हो, के दौरान पोत से हैंडल (चाहे लदान/या उतरायी) किए गए कुल कार्गो के रूप में की जाएगी। अर्थात् बर्थ में कार्य दिवसों की संख्या।

कार्गो श्रेणी	सांकेतिक प्रतिमान
कंटेनर (मेनलाइन पोत) (फीडर पोत)	(25 फेरे प्रति घंटा) (17 फेरे प्रति घंटा)

(ii) *अन्य क्लीन कार्गो:*

शुष्क और ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में टर्मिनल की क्षमता (मशीनीकरण, प्रहस्तन की विधि) और पार्सल आकार सकल बर्थ उत्पादन निर्धारित करेंगे। उच्च टर्मिनल क्षमता और बृहत पार्सल आधार से उत्पादकता बढ़ जायेगी।

सकल बर्थ आउटपुट की गणना टर्मिनल में पोत द्वारा व्यतीत किए गए समय से विभक्त एक मास, जो मास में पोतों के कार्य दिवसों की संख्या में व्यक्त की गई हो, के दौरान पोत से हैंडल किए गए कुल कार्गो के रूप में की जाएगी। पोत घंटों से कार्य दिवसों की संख्या निर्धारित करते समय, कुल घंटों में से 5 (पांच) घंटे का समय बर्थ गुंजाइश को घटाया जाएगा।

कार्गो श्रेणी	सांकेतिक प्रतिमान
अन्य क्लीन कार्गो (—उर्वरक, चूनापत्थर, जिप्सम, डोलोमाइट)	8,000 टन/दिन

कमी के मामले में, निर्धारित निष्पादन मानक पूरा करने में महत्व दिया जाना – 70%

(ख) मार्गस्थ भंडारण विराम समय:

कंटेनर कार्गो:

कंटेनर के लिए मार्गस्थ भंडारण विराम समय का अर्थ वह कुल समय जिसमें कंटेनर टर्मिनल में रहता है। कंटेनरों के लिए मार्गस्थ भंडारण विराम समय का परिकलन औसत के रूप में किया जाता है और उस टर्मिनल में माह के दौरान प्रहस्तित प्रत्येक कंटेनर के मार्गस्थ भंडारण के योग को कंटेनरों से भाग करके निकाला गया होगा और स्पष्ट करने के लिए, किसी कंटेनर के पोत से उतरायी की तारीख और समय और कंटेनर के टर्मिनल के आउट गेट से प्रस्थान का समय आयात कंटेनर के लिए कुल मार्गस्थ भंडारण समय है। निर्यात के मामले में, कंटेनर के टर्मिनल में प्रवेश की तारीख और समय उसका मार्गस्थ भंडारण समय होगा। आईसीडी कंटेनर सहित प्रत्येक कंटेनर की उतरायी, गेट-प्रवेश, गेट-बाहर और लदान के समय का ब्यौरा रखे जाने की जरूरत है।

अदावा कार्गो अथवा किसी अन्य कार्गो, जिसे सीमाशुल्क द्वारा अथवा किसी अन्य सरकारी प्राधिकारी द्वारा रोक लिया गया हो को छोड़ दिया जाये।

मार्गस्थ भंडारण विराम समय	
- आयात कंटेनेर (टर्मिनल पर)	2 दिन
- निर्यात कंटेनेर (टर्मिनल पर)	4 दिन

(ii) **अन्य क्लीन कार्गो:**

अन्य क्लीन कार्गो के लिए मार्गस्थ भंडार विराम समय का परिकलन एक माह में उक्त कार्गो पोतों के औसत पार्सल आकार के आधे और पत्तन से प्रति दिन कार्गो के निपटान औसत से भाग करके निम्नलिखित विधि से निकाला जायेगा:

कार्गो का प्रति दिन औसत निपटान (ए) =

ओबी + प्राप्त/प्रेषित – सीबी

दिनों की संख्या

ओबी = आदि शेष, सीबी = अंत शेष

औसत पार्सल आकार (बी) =

पी1 + पी2 + पी3 + ... .. + पीएन

एन (पार्सलों की संख्या)

पी1, पी2 ..... पीएन महीने में प्रत्येक पोत के पार्सल आकार हैं,

बल्क कार्गो के लिए मार्गस्थ भंडारण समय =  $0.5 \times (\text{बी/ए})$

मार्गस्थ भंडार विराम समय – आयात

कोयला (स्टेकयार्ड में) पोत के पूरा होने पर 15 दिन

कमी के मामले में, निर्धारित निष्पादन मानक पूरा करने में महत्व दिया जाना – 20%

(ग) **प्राप्ति/संवितरण प्रचालन के लिए टर्नअराउंड समय:**

प्राप्ति/संवितरण प्रचालन के लिए टर्नअराउंड समय एक मास में नियोजित ट्रकों/ट्रैलरों/रेकों की संख्या, जैसा भी मामला हो, द्वारा विभक्त कार्गो की लोडिंग/अनलोडिंग में लगने वाले समय का योग होगा। इसके अलावा, ट्रक/ट्रैलर/रैक अनलोडिंग और लोडिंग दोनों कार्य टर्मिनल में एकल प्रवेश करने के मामले में, आबंटित समय को इन ट्रकों/ट्रैलरों/रेकों के लिए दोगुना कर दिया जाएगा।



(i) **कंटेनर कार्गो:**

(क)	(i) कंटेनरों के लिए ट्रेलर (एकल प्रचालन)	2 घंटे
	(ii) कंटेनरों के लिए ट्रेलर (दोहरा प्रचालन)	4 घंटे
(ख)	(i) आईसीडी कंटेनरों के लिए रेक (एकल प्रचालन)	6 घंटे
	(ii) आईसीडी कंटेनरों के लिए रेक (दोहरा प्रचालन)	12 घंटे

(ii) **अन्य क्लीन कार्गो:**

(क)	(i) ट्रक (एकल प्रचालन)	10 मिनट
	(ii) ट्रक (दोहरा प्रचालन)	20 मिनट
(ख)	(i) रेक (एकल प्रचालन)	4 घंटे
	(ii) रेक (दोहरा प्रचालन)	8 घंटे

**कमी के मामले में, निर्धारित निष्पादन मानक पूरा करने में महत्व दिया जाना- 10%.**

3.1. एनएमपीटी ने उक्त परियोजना की व्यवहार्यता रिपोर्ट, प्रस्तावित दरमान और निष्पादन मानक तथा अपने प्रस्ताव के साथ बजटीय प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।

3.2. प्रस्ताव की पावती देते समय, एनएमपीटी से हमारे 23 सितंबर, 2016 के पत्र के द्वारा अनुरोध किया गया था कि वह प्रस्ताव के अनुमोदन संबंधी बोर्ड के संकल्प की प्रति प्रस्तुत करें। एनएमपीटी ने बोर्ड के संकल्प की प्रति प्रस्तुत की है जैसा बाद के पैराओं में बताया गया है।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसरण में, एनएमपीटी के प्रस्ताव की प्रति संबंधित प्रयोक्ताओं/ प्रयोक्ता संगठनों/ संभावित बोलीकर्ताओं को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजी गई (एनएमपीटी द्वारा यथा प्रेषित)। प्रयोक्ताओं/ प्रयोक्ता संगठनों/ भावी बोलीकर्ताओं से प्राप्त टिप्पणियों को फीडबैक सूचना के रूप में एनएमपीटी को प्रेषित किया गया। एनएमपीटी ने उनकी टिप्पणियों पर अपनी प्रतिक्रिया व्यक्त की।

5. इस मामले में एनएमपीटी परिसर में 26 अक्टूबर, 2016 को संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई। एनएमपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर पॉइंट प्रस्तुतिकरण दिया। संयुक्त सुनवाई में, एनएमपीटी और संबंधित प्रयोक्ताओं/ प्रयोक्ता संगठनों/भावी बोलीकर्ताओं ने अपने-अपने निवेदन रखे।

6.1. जैसा संयुक्त सुनवाई में सहमति बनी एनएमपीटी को हमारे 4 नवंबर, 2016 के पत्र के द्वारा संयुक्त सुनवाई के दौरान उठे निम्नलिखित मुद्दों पर कार्रवाई करने का अनुरोध किया गया:

- (i) संयुक्त सुनवाई में, कनारा चैम्बर्स ऑफ कामर्स एंड इंडस्ट्रीज (केसीसीआई) अपने 26 अक्टूबर, 2016 के पत्र के द्वारा एसोसिएशन ऑफ न्यू मंगलौर पोत स्टीवडोर (एनएमपीएस) ने अपने 26 अक्टूबर, 2016 के पत्र के द्वारा; दा न्यू मंगलौर पोर्ट क्लीयरिंग एंड फार्वीडिंग एजेंट्स एसोसिएशन (एनएमपीसीएफए) ने अपने शून्य तारीख के पत्र के द्वारा न्यू मंगलौर स्टीमर

एजेंट्स एसोसिएशन (एमएसए) ने अपने 26 अक्टूबर, 2016 के पत्र के द्वारा और मंगलोर कस्टमस हाऊस एजेंट्स एसोसिएशन (एमसीएचए) ने अपने 26 अक्टूबर, 2016 के पत्र के द्वारा अपने लिखित निवेदन किये। प्रत्येक लिखित निवेदन की प्रति एनएमपीटी को उन पर अपनी टिप्पणिया 5 नवंबर, 2016 तक भेजने को कहा गया।

- (ii) संयुक्त सुनवाई में, एनएमपीटी भावी बोलीकर्ताओं की दलीलों से सहमत था और अपने प्रस्ताव को संशोधित करने का प्रस्ताव रखा। हमें अब तक एनएमपीटी का संशोधित प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है। इसलिए एनएमपीटी को अपना संशोधित प्रस्ताव और वांछित सूचना तत्काल प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया। पोर्ट को पांच दिन से भीतर हितधारकों और प्राधिकरण को अपना संशोधित प्रस्ताव प्रेषित करने का भी अनुरोध किया गया।

6.2. जैसा संयुक्त सुनवाई में सहमति बनी थी प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठनों को हमारे 4 नवंबर, 2016 के पत्र के द्वारा अनुरोध किया गया कि वे संशोधित प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां एनएमपीटी से संशोधित प्रस्ताव (किया जाता है) प्राप्त होने की तारीख से 5 दिन के भीतर एनएमपीटी और इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करें।

6.3. केसीसीआई और एमएसए ने बताया कि उन्हें पत्तन का प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है। अतः जैसा संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया था, एनएमपीटी का 16 सितंबर, 2016 के प्रस्ताव की एक प्रति केसीसीआई और एमएसए को हमारे 4 नवंबर, 2016 के पत्र के द्वारा भेज दी गई थी।

6.4. उपरोक्त पैरा 6.1. पर कार्रवाई के संदर्भ में, एनएमपीटी ने अपने 7 नवंबर, 2016 के ई-मेल और बाद में 15 दिसंबर, 2016 के ई-मेल के द्वारा प्रयोक्ताओं/ प्रयोक्ता संगठनों/ भावी बोलीकर्ताओं द्वारा किये गए लिखित निवेदनों पर अपनी टिप्पणियां दीं।

7.1. 16 सितंबर, 2016 के प्रस्ताव की प्रारंभिक संवीक्षा के आधार पर, एनएमपीटी को हमारे 27 अक्टूबर, 2016 के पत्र के द्वारा वांछित सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया। पत्तन को यह अनुरोध भी किया गया कि वह प्रस्ताव में पाई गई कुछ खामियों/कमियों के कारण संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करें। साथ ही साथ, पत्तन से अनुरोध किया गया कि संशोधित प्रस्ताव (दायर किया जाना है) पत्तन द्वारा उन सभी प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों/भावी बोलीकर्ताओं को परिपत्रित किया जाना है जिनसे इस मामले में परामर्श किया था वे एनएमपीटी को और इस प्राधिकरण को अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत कर सकें। एनएमपीटी को प्रयोक्ताओं की टिप्पणियों का प्रत्युत्तर देने का भी अनुरोध किया गया।

7.2. पैरा 6.1 (ii) और 7.1 के कार्रवाई बिंदु के संदर्भ में, एनएमपीटी ने अपनी 07 नवंबर, 2016 की ई-मेल के द्वारा और बाद में 15 दिसंबर, 2016 की ई-मेल के द्वारा 17 अक्टूबर 2016 के पत्र द्वारा विषयक प्रस्ताव पर मांगी गई सूचना/ स्पष्टीकरण प्रस्तुत किया है। एनएमपीटी ने संशोधित प्रस्ताव भी प्रस्तुत किया है। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण और उन पर एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तर का सारांश नीचे सारणीबद्ध किया गया है:

क्रम स.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	एनएमपीटी का उत्तर
(1)	विषयक प्रस्ताव के अनुमोदन के संबंध में बोर्ड के अनुमोदन की प्रति प्रस्तुत करें।	विषय प्रस्ताव के अनुमोदन संबंधी बोर्ड के संकल्प की प्रति प्रस्तुत है।
(2)	व्यवहार्यता रिपोर्ट में तीन चरणों में परियोजना की संकल्पता की गई है (व्यवहार्यता रिपोर्ट का पृष्ठ 156)। यह समझा जाता है कि संदर्भ प्रशुल्क नियतन के लिए एनएमपीटी का प्रस्ताव सभी चरणों को एक साथ कवर करने के लिए है।	यह पुष्टि की जाती है कि संदर्भ प्रशुल्क नियतन का प्रस्ताव सभी चरणों को कवर करने के लिए है।

	एनएमपीटी इस स्थिति की पृष्टि करे।	
(3)	(क) एनएमपीटी को प्रस्ताव में अन्य क्लीन कार्गो अर्थात् उर्वरक, चूना पत्थर, डोलोमाइट और जिप्सम को प्रहस्तित करने की कल्पना की गई है। यह स्पष्ट नहीं है की क्या उर्वरक को क्लीन कार्गो के रूप में श्रेणीबद्ध किया जा सकता है। कृपया पृष्टि करें।	अन्य क्लीन कार्गो शब्दावली को संशोधित प्रस्ताव में अन्य कार्गो कर दिया गया है।
	(ख) (i) हमारे पिछले अनुमोदन से यह समझ में आता है कि उर्वरक को पहले बैग में भरा जाना जरूरी होता है तब पत्तन से प्रेषित किया जाता है। एनएमपीटी ने न तो उर्वरक प्रहस्तन के लिए बैगिंग सेवा की संकल्पना की है और न ही उसके लिए प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है। एनएमपीटी भली भांति जानता है कि एक बार नियत किए गए संदर्भ प्रशुल्क परियोजना की पूरी अवधि के लिए, सूचकांकन के अधीन होते हैं और अपफ्रंट आधार पर नियत संदर्भ प्रशुल्क के आधार पर एक बार बोली लग जाने पर उनकी समीक्षा की कोई गुंजाइश नहीं होती है। एनएमपीटी पृष्टि करें कि इस परियोजना में बैग बनाने की कोई सुविधा नहीं है।	यह पृष्टि की जाती है की उर्वरक के लिए एनएमपीटी द्वारा बैग बनाने की कोई सुविधा नहीं है।
	(ii) यदि एनएमपीटी उर्वरकों को अपनी स्वयं की भंडार सुविधा में अथवा प्राइवेट शैड में भंडार के लिए उत्तरदायी होता है, एनएमपीटी को यह ध्यान में रखना होगा की उर्वरकों के पर उगाहे जाने वाले भंडारण प्रभार प्रस्तावित बर्थ संख्या 8 पर वीओटी प्रचालक द्वारा उर्वरक प्रहस्तन प्रभारों पर कोई प्रभात नहीं डालेंगे।	नोट किया। संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव में खंड 4 (क) (ii) में एक अलग से टिप्पण जोड़ा गया है जो निम्नतत है :- <b>टिप्पणी:</b> ऊपर निर्धारित अन्य कार्गो (उर्वरक) के प्रहस्त प्रभार पोट से कार्गो की उतरायी और उसे पत्तन भंडार रोड तक स्थानांतरण के लिए ही हैं। प्रहस्तन प्रभारों में वे अन्य विविध सेवाएं भी शामिल हैं जो दरमानों में विशेष रूप से शामिल नहीं हैं। उर्वरक को भंडार करना इस परियोजना में शामिल नहीं है और प्रहस्तन प्रभारों में भंडार के प्रति प्रभार शामिल नहीं है।
(4)	व्यवहार्यता रिपोर्ट में कंटेनर / कार्गो की सड़क मार्ग रिल द्वारा आवाजाही 75:25 के अनुपात में संकल्पित की गई है। एनएमपीटी का प्रस्ताव, तथापि आवाजाही के इन दोनों तरीकों के लिए अलग से दरों का प्रस्ताव नहीं करता। एनएमपीटी परीक्षण करे और प्रस्ताव में यदि आवश्यक है, तो उपयुक्त आशोधन करें।	प्रशुल्क नियतन को प्रस्ताव में उपयुक्त संशोधन कर दिया गया है और कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए निम्नलिखित प्रभार अब सुविचारित किए गए हैं :- (i) जहाज से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमत : (ii) कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट अथवा विलोमत: (iii) कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमत:
(5)	<b>इष्टतम क्षमता का आकलन:</b>	
(i)	<b>इष्टतम क्रे क्षमता :</b>	
	कंटेनर कार्गो के लिए इष्टतम क्रे क्षमता का परिकलन :	
	बर्थ की लम्बाई 350 मीटर संकल्पित है। अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अनुसार, कंटेनर टर्मिनल के लिए मानक 100 मीटर बर्थ लम्बाई के लिए 1 नग क्रे गैट्री क्रेन का है।  एनएमपीटी के संकल्पित न्यूनतम यातायात के आधार पर दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार अपेक्षित तीन क्रे गैट्री क्रेनों को लगाने का प्रस्ताव रखा है। एनएमपीटी यह जानता है की प्रशुल्क किसी यातायात की भविष्यवाणी की	भंडारण यार्ड में बाध्यता और यार्ड क्षमता के सीमित होने के कारण एनएमपीटी ने दिशानिर्देशों के अनुसार 3 क्रेनों के स्थान पर दो क्रे क्रेनों का प्रस्ताव किया है। परियोजना की पूंजीगत लागत को न्यूनतम रखने के प्रयोजन से न्यूनतम अपेक्षाओं के साथ बर्थ की क्षमता का प्रस्ताव किया है जिससे उत्पादकता इष्टतम हो और अन्य पास-पड़ोस के पत्तनों की तुलना में न्यू मंगलौर पत्तन पर प्रहस्तित किये जाने वाले प्रति टीईयू दर न्यूनतम हो।

	<p>और ध्यान दिये बिना टर्मिनल की इष्टतम क्षमता के हवाले से निर्धारित किया जाना चाहिए जैसा 2008 के दिशानिर्देशों के खंड 3.3.2 में अनुबद्ध है।</p> <p>अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश कोई मानदंड निर्धारित नहीं करते और न ही भंडारण प्रयोजन से क्षेत्र के आबंटन के लिए पत्तन पर कोई दबाव डालते हैं। प्रत्याशा उस क्षेत्र पर सुविचार करने की होती है जो यातायात की प्रत्याशित क्षमता को प्रहस्ति करने के लिए आवश्यक होता है। कंटेनर कार्गो के लिए उपलब्ध 16.3 हेक्टेयर के कुल पृष्ठ क्षेत्र में से एनएमपीटी ने स्टैकिंग और संबद्ध सुविधाओं के लिए मात्र 14.1 हेक्टेयर क्षेत्र पर सुविचार किया है। यह भी ध्यान रखना आवश्यक है की एक बार निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क समान्यतः टर्मिनल विशेष के संबद्ध में 30 वर्ष की अवधि तक प्रचालित रहेंगे।</p>	<p>इसे प्राधिकरण द्वारा एनएमपीटी स्थित कंटेनर टर्मिनल के प्रशुल्क नियत करने के आदेश में स्वीकार भी किया गया है। (मामला संख्या टीएएमपी/33/2009-एनएमपीटी दिनांक 30.12.2009)।</p>												
(ii)	<u>इष्टतम यार्ड क्षमता :</u>													
	कंटेनर कार्गो के लिए इष्टतम यार्ड क्षमता का परिकलन													
	<p>(क) इस प्राधिकरण द्वारा इष्टतम यार्ड क्षमता निर्धारण के लिए 360 टीईयू/हेक्टेयर के ग्राउंड स्लॉट के एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत औचित्य के आधार पर, एनएमपीटी के कंटेनर टर्मिनल के लिए 30 दिसम्बर, 2009 के आदेश संख्या टीएएमपी/33/2009-एनएमपीटी के द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क को इष्टतम यार्ड क्षमता का निर्धारण किया था। इसे अन्य पत्तनों के अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए भी प्रयोग में लाया गया। उक्त स्थिति के प्रति एनएमपीटी ने जोन 1 के लिए 309.17 टीईयू/ हेक्टेयर (4.8 हेक्टेयर भंडारण क्षेत्र) और जोन 2 के लिए 260 टीईयू/हेक्टेयर (0.9 हेक्टेयर भंडारण क्षेत्र) के निम्न स्तर पर भू-स्लॉटों पर सुविचार किया है। एनएमपीटी द्वारा प्रत्येक भंडारण क्षेत्र के लिए सुविचारित न्यूनीकृत भू-स्लॉटों पर सुविचार के लिए आधार और उसकी गणना प्रस्तुत करें। निम्न भू-स्लॉटों के सुविचार का पूरा औचित्य बताया जाना चाहिए।</p>	<p>विद्यमान यार्ड और नए यार्ड के जोन 2 में (जहां प्रहस्तन रीच स्टेकर/फार्कलिफ्ट ट्रकों द्वारा किया जाता है) अपेक्षित स्टैकिंग क्षेत्र का परिकलन भीतरी सड़कों को ध्यान में रखकर 260 टीईयू/हेक्टेयर के आधार पर किया गया है। नए यार्ड के जोन 1 में अपेक्षित क्षेत्र (जहां प्रहस्तन आरटीजी द्वारा किया जाता है) का परिकलन आरटीजी प्रचालन के वास्तविक स्टैकिंग संरूपण आधार पर किया गया है (भीतरी सड़कों, निर्धारित पहुँच/निकास सड़क और यूजी सेवाओं को ध्यान में रखते हुए) जो 309.17 टीईयू/हेक्टेयर निकलता है।</p>												
	<table><tr><th>भंडारण स्थान</th><th>टीजीएस की संख्या</th><th>भंडारण के लिए प्रस्तावित भूमि, हेक्टेयर</th><th>अभियुक्ति</th></tr><tr><td>जोन 1 नया यार्ड (आरटीजी द्वारा कंटेनर प्रहस्तन)</td><td>1484</td><td>4.8</td><td>वास्तविक भंडारण संरूपण के आधार पर, निकास/पहुँच सड़क और यूजी सेवाओं को छोड़कर परंतु भीतरी सड़कों को शामिल करके, @ 309.17 टीजीएस/हेक्टेयर</td></tr><tr><td>जोन-2 नया यार्ड (रीच स्टेकर द्वारा)</td><td>234</td><td>0.9</td><td>भीतरी सड़कों सहित @260</td></tr></table>	भंडारण स्थान	टीजीएस की संख्या	भंडारण के लिए प्रस्तावित भूमि, हेक्टेयर	अभियुक्ति	जोन 1 नया यार्ड (आरटीजी द्वारा कंटेनर प्रहस्तन)	1484	4.8	वास्तविक भंडारण संरूपण के आधार पर, निकास/पहुँच सड़क और यूजी सेवाओं को छोड़कर परंतु भीतरी सड़कों को शामिल करके, @ 309.17 टीजीएस/हेक्टेयर	जोन-2 नया यार्ड (रीच स्टेकर द्वारा)	234	0.9	भीतरी सड़कों सहित @260	
भंडारण स्थान	टीजीएस की संख्या	भंडारण के लिए प्रस्तावित भूमि, हेक्टेयर	अभियुक्ति											
जोन 1 नया यार्ड (आरटीजी द्वारा कंटेनर प्रहस्तन)	1484	4.8	वास्तविक भंडारण संरूपण के आधार पर, निकास/पहुँच सड़क और यूजी सेवाओं को छोड़कर परंतु भीतरी सड़कों को शामिल करके, @ 309.17 टीजीएस/हेक्टेयर											
जोन-2 नया यार्ड (रीच स्टेकर द्वारा)	234	0.9	भीतरी सड़कों सहित @260											

		कंटेनर प्रहस्तन)			टीजीएस/हेक्टेय.	
		विद्यमान यार्ड (रिच स्टैकर द्वारा कंटेनर प्रहस्तन)	724	2.78	भीतरी सड़कों सहित @260 टीजीएस/हेक्टेय.	
	(ख)एनएमपीटी द्वारा इस परियोजना के लिए विद्यमान यार्ड से आबंटित किए जाने वाला संकल्पित क्षेत्र 6.6 हेक्टेयर है (व्यवहार्यता रिपोर्ट का पृष्ठ संख्या 108)। 6.6 हेक्टेयर में से, भंडारण के लिए संकल्पित क्षेत्र 6.4 हेक्टेयर है। जबकि एनएमपीटी ने कंटेनर कार्गो की विद्यमान यार्ड क्षमता के निर्धारण के लिए मात्र 2.78 हेक्टेयर पर ही सुविचार किया है। एनएमपीटी व्यवहार्यता रिपोर्ट में संकल्पित भंडारण क्षेत्र के अनुरूप कंटेनर कार्गो के लिए इष्टतम यार्ड क्षमता की समीक्षा करने पर विचार करे।	इष्टतम यार्ड क्षमता को उपयुक्त रूप से संशोधित कर दिया गया है।  [संशोधित इष्टतम यार्ड क्षमता आगामी पैराओं में दी गयी है,जहां एनएमपीटी ने पहले सुविचारित 2.78 हेक्टेयर के स्थान पर 5.4 हेक्टेयर भंडारण क्षेत्र पर विचार किया है।]				
(6)	<u>पूंजीगत लागत का आकलन:</u>					
(i)	कंटेनर प्रहस्तन के लिए पूंजीगत लागत :					
	(क) कृपया सिविल कार्यों के लिए पूंजीगत लागत का ब्यौरा दें।	क्र.सं.	मद	कुल लागत (चरण i) (करोड़ रुपये में)	कुल लागत (चरण ii) (करोड़ रुपये में)	कुल लागत (चरण iii) (करोड़ रुपये में)
		1	अग्निशमन जल (पाइप,वाल्व,पम्प तथा नलका सामग्री जो समुद्री जल के लिए उपयोगी हो)	3.44	-	-
		2	पटरिया (कंटेनर स्टैक यार्ड और संबद्ध सुविधाएं) तथा सड़कें।	28.88	9.74	-
		3	वर्षा जल निकास तथा मार्ग क्रासिंग पाइप	2.52	0.67	-
		योग		34.84	10.41	-
	तत्पश्चात, एनएमपीटी ने अपने 26 दिसंबर, 2016 के ई-मेल के द्वारा यह स्पष्ट किया कि प्रश्न संख्या 6 के प्रत्युत्तर में दी गई 45.25 करोड़ रु. की सिविल लागत (चरण 1 व 2) कर रहित है। सिविल लागत का सही ब्यौरा निम्नवत् है:					

		क्र.सं.	मद	कुल लागत (चरण i) (करोड़ रुपये में)	कुल लागत (चरण ii) (करोड़ रुपये में)
		1	अग्नि शमन जल (पाइप, वाल्व, पम्प तथा नलका सामग्री जो समुद्री जल के लिए उपयोगी हो)	3.44	
		2	पटरिया (कंटेनर स्टैक यार्ड और संबद्ध सुविधाएं) तथा सड़कें।	28.88	9.74
		3	वर्षा जल निकास तथा मार्ग क्रॉसिंग पाइप	2.52	0.67
			उप योग	34.84	10.41
			कर	5.05	1.51
			योग	39.89	11.92
				<b>51.81</b>	
	(ख) पृष्ठि करें की सिविल लागत आकलन के लिए अपनायी गई यूनिट दर प्रचलित बाजार दर पर आधारित है।	पृष्ठि की जाती है की यूनिट दर प्रचलित बाजारदर पर आधारित है।			
	(ग) यह देखा जाता है कि सम्पूर्ण सिविल लागत और संबंधित प्रचालन लागत और प्रतिफल को कंटेनर प्रहस्तन में विभाजित किया जाता है। एनएमपीटी यह स्पष्ट करे कि कोई भी सिविल कार्य क्लीन कार्गो प्रहस्तन से संबद्ध नहीं है। यदि संबद्ध है, एनएमपीटी सिविल कार्यों का कैपेक्स, ओपैक्स और आरओसीई को "क्लीन कार्गो" को भी संविभाजित करे। इस संबंध में विस्तृत गणना भी दें।	यह पुष्टि की जाती है की कोई भी सिविल कार्य अन्य कार्गो प्रहस्तन से सम्बद्ध नहीं है।			
	(घ) कंटेनर टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित उपस्करों की प्रासमिक सूची से विचलन पाये गये हैं, जो नीचे दिये जा रहे हैं:  (i) दिशानिर्देशों से निर्धारित मानदंडों के अनुसार, 9 रबड़ टायर वाली गैट्री क्रेनों (आरटीजीसी) के लिए एक रीच स्टैकर तैनात किया जायेगा। उसके प्रति एनएमपीटी 6 आरटीजीसी के लिए कुल 7 रीच स्टैकरों का प्रस्ताव किया है।(व्यवहार्यता रिपोर्ट पृष्ठ 156)।  (ii) मानक एक क्रे गैट्री क्रेन के लिए 6 ट्रैक्टर ट्रेलर का है। एनएमपीटी ने किसी ट्रैक्टर ट्रेलर का प्रस्ताव नहीं	(i) ले आउट वाधाओं के आधार पर उपस्करों की वास्तविक अपेक्षाओं को ध्यान में रख कर (कंटेनर तीन स्थानों पर प्रहस्तित किये जा रहे हैं- वर्तमान यार्ड नया यार्ड और रेल लदान क्षेत्र) निकास नीति और व्यावहारिक रूप से संभव लिफ्टों की संख्या के आधार पर, एनएमपीटी के 3 (तीन) स्टैकयार्ड प्रस्तावित किये है, जिनमें से 2 स्टैकयार्डों का प्रचालन पूर्णतः रीच स्टैकरों से किया जाना प्रस्तावित है, जबकि शेष 1 (एक) स्टैकयार्ड का आरटीजीसी के साथ किया जाएगा। पूर्णतः रीच स्टैकरों से परिचालित स्टैक यार्डों की आर एंड डी अपेक्षाओं और रेल कंटेनर डीपू को ध्यान में रख कर एनएमपीटी ने कुल 7 रीच स्टैकरों और 6 आरटीजीसी का प्रस्ताव किया है। यह भी की रेल लदान रीच स्टैकरों से किया जाएगा।  (ii) ट्रैक्टर ट्रेलर प्रचालन व्यय (ओपैक्स) में शामिल किये गए हैं, न की पूंजीगत व्यय में (कैपेक्स)। तथापि संशोधित प्रस्ताव में			

	<p>किया है। इसके स्थान पर पत्तन ने 4 फार्क लिफ्ट का प्रस्ताव रखा है। एनएमपीटी अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों से उक्त प्रत्येक विचलन का औचित्य सिद्ध करें।</p>	<p>एनएमपीटी ने पूंजीगत व्यय के एक भाग के रूप में डीपीआर के अनुसार 21 (ईक्वीस) ट्रैक्टर ट्रालरों की संकल्पना की है।</p> <p>इसके अतिरिक्त, प्रस्ताव में फार्कलिफ्टों पर भी सुविचार किया गया है। चूंकि 2(दो) स्टैकयार्ड पूर्णतः रीच स्टैकरों से परिचालित किये जाने का प्रस्ताव है, आरसीडी प्रचालनों सहित फार्कलिफ्टों का प्रयोग हल्के/खाली कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए यार्ड क्षेत्र में किया जायेगा न की क्रे क्षेत्र में।</p>																												
	<p>(ड) कृपया प्रत्येक उपस्कर की लागत की विस्तार गणना, उपस्करों की संख्या और प्रति यूनिट लागत देते हुए प्रस्तुत करें। प्रति यूनिट लागत बजटीय दरों/प्रस्तावों से विधिवत् संबद्ध होनी चाहिए जिन पर आकलन करते समय पत्तन ने विचार किया है।</p>	<table><tr><th>कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर</th><th>यूनिट लागत (करोड़ रु में )</th><th>यूनिट (संख्या)</th><th>राशि (करोड़ रु में)</th></tr><tr><td>रेल लगी क्रे केन (आरएमक्व्यूसी)</td><td>51.72</td><td>2</td><td>103.44</td></tr><tr><td>रबड़ टायर लगी गैंट्री क्रेन (आरटीजी)</td><td>11.02</td><td>6</td><td>66.14</td></tr><tr><td>रिच स्टैकर</td><td>2.22</td><td>7</td><td>15.56</td></tr><tr><td>ट्रैक्टर ट्रेलर</td><td>0.37</td><td>1</td><td>7.77</td></tr><tr><td>फार्क लिफ्ट ट्रक</td><td>0.64</td><td>4</td><td>2.57</td></tr><tr><td>योग</td><td></td><td></td><td>195.48</td></tr></table>	कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर	यूनिट लागत (करोड़ रु में )	यूनिट (संख्या)	राशि (करोड़ रु में)	रेल लगी क्रे केन (आरएमक्व्यूसी)	51.72	2	103.44	रबड़ टायर लगी गैंट्री क्रेन (आरटीजी)	11.02	6	66.14	रिच स्टैकर	2.22	7	15.56	ट्रैक्टर ट्रेलर	0.37	1	7.77	फार्क लिफ्ट ट्रक	0.64	4	2.57	योग			195.48
कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर	यूनिट लागत (करोड़ रु में )	यूनिट (संख्या)	राशि (करोड़ रु में)																											
रेल लगी क्रे केन (आरएमक्व्यूसी)	51.72	2	103.44																											
रबड़ टायर लगी गैंट्री क्रेन (आरटीजी)	11.02	6	66.14																											
रिच स्टैकर	2.22	7	15.56																											
ट्रैक्टर ट्रेलर	0.37	1	7.77																											
फार्क लिफ्ट ट्रक	0.64	4	2.57																											
योग			195.48																											
	<p>(च) एनएमपीटी कृपया फार्क लिफ्ट ट्रकों की पूंजीगत लागत आकलन के लिए बजटीय दरें प्रस्तुत करें क्योंकि ये दी नहीं गई है।</p>	<p>यह उपस्कर एक नियमित मद होने के कारण (भारी लागत का घटक नहीं है), अलग से बजटीय दरें नहीं ली गई थी,आकलन परामर्शदाता कार्यलयीन डाटा पर आधारित है।</p>																												
	<p>(छ) पुष्टि करें की पूंजीगत लागत करें और शुल्को सहित है। यदि ईपीसीजी लाभ, सफल बोलीकर्ता द्वारा प्राप्त किये जाने की संभावना है, तो एनएमपीटी को पूंजीगत लागत आकलनों में इसके प्रभाव को कलमबद्ध करना चाहिए।</p>	<p>प्रशुल्क प्रस्ताव में पूंजीगत लागत आकलन में निम्नलिखित अंतर्विष्ट है:-</p> <ul style="list-style-type: none"><li>सीमाशुल्क –आयातित उपस्कर की सीआईएफलागत का 26.43% (7.5%बुनियादी सीमाशुल्क +12.50%सीवीडी+3%शिक्षा उप-कर और 4% एसएडी)।</li><li>उत्पाद शुल्क – स्वदेशी स्रोतों से प्राप्त उपस्करों पर फैक्ट्री लागत का 12.5%.</li><li>केन्द्रीय विक्रय कर (वीएटी)-2% (फार्म सी के प्रति )</li><li>सेवा कर – कार्य स्थल पर 14.5%बीमा कुल पूंजीगत लागत का 1%.</li></ul> <p>एनएमपीटी ने पूंजीगत लागत आकलन में किसी ईपीसीजी लाभ की संकल्पना नहीं की है।</p>																												

(ii)	क्लीन कार्गो के लिए पूंजीगत लागत:																	
	दिशानिर्देश बहुउद्देशीय बर्थ के लिए उपस्कर की सूची निर्धारित करते हैं जिनमें लेवल लफिंग घाट क्रेन, फॉर्कलिफ्ट ट्रक, पे लोडर्स, विद्युत और प्रदीपन तथा संचार शामिल हैं। एनएपीटी द्वारा सुविचारित कार्गो प्रहस्तन उपस्करों, तथापि, में एक हार्बर क्रेन 100 टन क्षमता (एचएमसी) 2 पे लोडर्स, 1 हॉपर और 6 नग डम्पर शामिल हैं। पत्तन को अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों से विचलन के कारण बताने होंगे। पुष्टि करें कि प्रस्तावित उपस्कर 'क्लीन कार्गो' को प्रहस्त करने के लिए पर्याप्त हैं।	अन्य कार्गो की मात्रा 0.29 एमटीपीए पर औसत मासिक 23,778 टन (0.20/12) प्रहस्तन करती है और विरले ही पोत आता है (प्रत्येक 30-35 दिन में एक पोत)। अन्य कार्गो के लिए कार्गो प्रहस्तन की थोड़ी और विरली किस्म होने के कारण, एनएपीटी ने 100 टन क्षमता की। एचएमसी, 2 पे लोडर्स, 1 हॉपर, 6 डम्पर्स पर विचार किया था।																
(iii)	यह देखा जाता है कि अन्य क्लीन कार्गो का हिस्सा टर्मिनल की कुल इष्टतम क्षमता का 15.625% है। एनएमपीटी ने क्लीन कार्गो प्रहस्तन के लिए 1 एचएमसी, 1 हॉपर, 2 पे लोडर्स और 6 डम्पर्स, आईटी सिस्टम और अन्य लागतों के लिए कुल 58.03 करोड़ रुपये कुल पूंजीगत लागत प्रस्तावित की है। प्रस्ताव से, ऐसा प्रतीत होता है कि, उपस्करों का यह बेड़ा अत्यधिक न्यून उपयोगी रहेगा। एनएमपीटी कि उक्त टिप्पणी के आलोक में परीक्षण करे। यदि, एनएमपीटी यह संकल्पित करता है कि ये उपस्कर आंशिक रूप से कंटेनर प्रहस्तन के लिए प्रयोग में लाये जायेंगे, एनएपीटी को इनका इष्टतम क्षमता, पूंजीगत लागत, और एआरआर पर इसके प्रभाव को उपयुक्त रूप से कलमबद्ध करे।	भावी बोलीकर्ताओं के सुझाव पर, अन्य कार्गो के लिए कैपैक्स को और इष्टतम किया गया। एचएमसी को हटाकर अन्य कार्गो प्रहस्तन के लिए शिप गियरों के प्रयोग करने का निर्णय लिया गया है। इसके अतिरिक्त, अन्य कार्गो प्रहस्तन की थोड़ी यात्रा को देखते हुए, डम्पर्स, जो अधिकतर समय खड़े रहा करेंगे, उन्हें भी कार्गो प्रहस्तन लागतों को इष्टतम करने के लिए कापैक्स से हटाया जा रहा है और पोतों के आने में अस्थिरता और कार्गो प्राप्ति प्रचालनों में जोखिम से बचा जा सके।  संशोधित प्रस्ताव में अन्य कार्गो प्रहस्तन के लिए उपस्करों की अद्यतन सूची इस प्रकार है:																
		<table><tr><th>अन्य कार्गो प्रहस्तन उपस्कर</th><th>यूनिट लागत (करोड़ रु. में)</th><th>यूनिट (संख्या)</th><th>राशि (करोड़ रु. में)</th></tr><tr><td>पे लोडर्स (10 टन)</td><td>0.40</td><td>2</td><td>0.80</td></tr><tr><td>चल हॉपर</td><td>0.55</td><td>2</td><td>1.10</td></tr><tr><td>योग</td><td></td><td></td><td>1.90</td></tr></table>	अन्य कार्गो प्रहस्तन उपस्कर	यूनिट लागत (करोड़ रु. में)	यूनिट (संख्या)	राशि (करोड़ रु. में)	पे लोडर्स (10 टन)	0.40	2	0.80	चल हॉपर	0.55	2	1.10	योग			1.90
अन्य कार्गो प्रहस्तन उपस्कर	यूनिट लागत (करोड़ रु. में)	यूनिट (संख्या)	राशि (करोड़ रु. में)															
पे लोडर्स (10 टन)	0.40	2	0.80															
चल हॉपर	0.55	2	1.10															
योग			1.90															
(7)	प्रचालन लागत:																	
(i)	कंटेनर प्रहस्तन के लिए प्रचालन लागत:																	
	(क) ईंधन लागत: एनएमपीटी द्वारा अपनायी गई यूनिट दर के समर्थन में पिछले तीन महीनों के ईंधन बिल की प्रति प्रस्तुत करें।	पिछले 3 महीनों के ईंधन बिल की प्रतियां प्रस्तुत हैं।																
	(ख) मूल्यहास: कंपनी अधिनियम, 2013 के अंतर्गत लागू मूल्यहास दर के अनुसार एनएमपीटी सिविल कार्य पर मूल्यहास को 3.17% पर और उपस्कर कार्यों पर 9.50% से संशोधित करे।	नोट कर लिया और प्रशुल्क प्रस्ताव संशोधित कर दिया गया है।																
	(ग) मरम्मत और अनुरक्षण तथा मूल्यहास के परिकलन की विधि में हलकी सी अशुद्धि पायी गई है। एनएमपीटी ने आईटी सिस्टम लागत और अन्य पूंजीगत लागत को मरम्मत और अनुरक्षण लागत तथा मूल्यहास	नोट कर लिया और प्रशुल्क प्रस्ताव संशोधित कर दिया गया है।																



परिकलित करते समय सुविचार नहीं किया है। एनएमपीटी द्वारा सुविचारित और सही आकलन नीचे दिया जा रहा है।			
क्र.सं.	विवरण	एनएमपीटीद्वारा यथा आकलित	सही स्थिति
1.	कंटेनर के लिए कुल सिविल लागत	51.81	51.81
2.	कंटेनर के लिए कुल उपस्कर लागत	187.71	187. 1
3.	आईटी सिस्टम लागत @ 2%	4.79	4.79
4.	अन्य लागत पर 10%	23.95	23.95
5.	कंटेनर की कुल पूंजीगत लागत	<b>268.26</b>	<b>268.26</b>
6.	मरम्मत और अनुरक्षण		
(i)	सिविल@1%	0.52	0.58
		[1% of ₹51.81 करोड़ रु. का ]	{1% of [(₹51.81 करोड़ रु.) + (₹51.81 करोड़ रु. x 2%) + (51.81 करोड़ रु. x 10%)]}
(ii)	यांत्रिक और विद्युत उपस्कर@ 2%	3.85	4.20
		[2% of (₹187.71 करोड़ रु. + ₹4.79 करोड़ रु.)]	{2% of [₹187.71 करोड़ रु. + (187.71 करोड़ रु. x 2%) + (₹187.71 करोड़ रु. x 10%)]}
7.	मूल्यहास:		
(i)	सिविल	1.90	<b>1.84</b>

			{3.34% of [₹51.81 करोड़ रु.+ (₹51.81 करोड़ रु. x 10%)]}}	{3.17% of [₹51.81करोड़ रु. + (₹51.81 करोड़ रु.x 2%) + (₹51.81 करोड़ रु. x 10%)]}}		
	(ii)	यांत्रिक और विद्युत उपस्कर	21.13	19.97		
			{10% of [₹187.71 करोड़ रु. + (₹187.71 करोड़ रु.x 10%) + ₹4.79 करोड़ रु. )}}	{9.5% of [₹187.71 करोड़ रु. + (₹187.71 करोड़ रु. x2%) + ₹187.71 करोड़ रु. x 10%)]}}		
	एनएमपीटी उक्त टिप्पणी के आलोक में इन लागत मदों को पुनः परिकलित करें।					
(ii)	क्लीन कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रचालन लागत:					
	(क)	विद्युत लागत:				
	(i)	एनएमपीटी ने 500 यूनिट/दिन की विद्युत खपत का आकलन किया है और 0.26 करोड़ रु. की विद्युत लागत आकलित की है। पुष्टि करें कि यह हॉपर और एचएमसी दोनों के लिए है। कृपया हॉपर और एचएमसी की विद्युत लागत का ब्यौरा अलग-अलग प्रस्तुत करें। इन उपस्करों के लिए अपनायी गई विद्युत खपत को तकनीकी विशिष्टियों अथवा संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित में अन्य महापत्तन में इसी प्रकार के उपस्कर के लिए सुविचारित के आधार पर उचित सिद्ध करें।			एनएमपीटी ने 2 नग हाइड्रालिक सैक्टर गेट और जैक युक्त टायर लगी गेट मशीनीकृत मोबाइल हापरों का प्रस्ताव किया है। इस प्रकार के हापरों में सामान्यतः 11 किलो वॉट मोटर रेटिंग का पावर पैक होता है।  हॉपरों की विद्युत खपत: 11 केडब्ल्यू x 2 नग हॉपर x 20 घंटे x लोड फैक्टर (0.85) = 374 यूनिट प्रति दिन  इसके अतिरिक्त, प्रशुल्क निर्धारण के संशोधित प्रस्ताव में से एचएमसी को कापैक्स में से हटा दिया गया है।	
	(ii)	पुष्टि करें कि हॉपर और एचएमसी विद्युत चलित हैं न कि ईंधन चलित।			यह पुष्टि की जाती है कि चल हॉपर विद्युत चलित हैं। इसके अतिरिक्त प्रशुल्क निर्धारण के संशोधित प्रस्ताव में से एचएमसी को कापैक्स में से हटा दिया गया है।	
	(ख)	ट्रक पट्टा लागत:				
	निम्नलिखित मुद्दों को स्पष्ट किया जाए:					

	<p>(i) 2008 के दिशानिर्देशों में उपकरण के पट्टे के संबंध में कोई उल्लेख नहीं है। 2008 के दिशानिर्देशों में पत्तन न्यास द्वारा अनुमानित की जाने वाली पूंजी लागत के लिए उपकरण की नियामक सूची निर्धारित है। पूंजी लागत, प्रचालन लागत, आरओसीई और अपेक्षित वार्षिक राजस्व (एआरआर) के आधार पर इष्टतम क्षमता के लिए संदर्भ प्रशुल्क का आकलन किया जाता है। कृपया यह स्पष्ट करें कि पट्टे पर ट्रकों का प्रस्ताव करने के लिए एनएमपीटी द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण को किस प्रकार 2008 के दिशानिर्देशों से हटाने के पर्याप्त कारणों के साथ औचित्य सिद्ध करें। ट्रकों के पट्टे के इस प्रस्ताव का निर्णय करने के लिए ट्रकों को किराए पर लेने और क्रय करने के विकल्प के लिए किया गया लागत लाभ विश्लेषण भी प्रस्तुत करें।</p>	<p>“अन्य कार्गो” के अनुमानों (0.29 एमटीपीए) की मात्राओं लगभग 23778 टन (0.29/12) का औसत मासिक उतार-चढ़ाव और असामान्य रूप से पोत मांग (1 पोत मांग प्रत्येक 30-35 दिन) अंतर्निहित है। “अन्य कार्गो” के लिए कार्गो उतार-चढ़ाव के छोटे और अस्थायी स्वरूप के होते हुए, डम्पर/ट्रकों का क्रय नहीं किया गया है क्योंकि इससे अधिकतर समय ये निष्क्रिय रहते हैं। अतः कार्गो की उतार-चढ़ाव लागतों को इष्टतम बनाने के लिए और प्रचालन कार्यों को पोतों की मांग और कार्गो कार्यान्वयन में परिवर्तन शीलता की जोखिमों से मुक्त रखने के लिए ट्रकों को पट्टे पर लेने का प्रस्ताव किया गया है।</p> <p>इसे प्राधिकरण द्वारा एनएमपीटी की बर्थ संख्या 12 पर यंत्रीकृत कोयला टर्मिनल के लिए प्रशुल्क निर्धारित के समय स्वीकार किया गया है। (मामला संख्या टीएएमपी/60/20165-एनएमपीटी दिनांक 16.11.2015)</p>															
	<p>(ii) ट्रक के पट्टे के आकलन में 11.41 पर पोत मांग पर विचार करने का आधार स्पष्ट नहीं है। कृपया इसका आधार स्पष्ट करें और इसके लिए अपनायी गई कार्यविधि भी बताएं।</p>	<p>चूंकि प्रशुल्क निर्धारण का प्रस्ताव संशोधित कर दिया गया है, पोत काल की संख्या अब 11 हो गई है। इसकी गणना इस प्रकार है:</p> <table border="1" data-bbox="862 911 1409 1339"> <thead> <tr> <th>विवरण</th><th></th><th>यूनिट</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>अन्य कार्गो के लिए इष्टतम क्षमता</td><td>0.29</td><td>एमटीपीए</td></tr> <tr> <td>उतरायी दर प्रति दिन</td><td>7,560</td><td>टीपीडी</td></tr> <tr> <td>पोत काल संख्या</td><td><math>(0.29 \times 1,000,000)/7560</math> <math>= 10.80 \sim 11</math></td><td>नग</td></tr> <tr> <td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table>	विवरण		यूनिट	अन्य कार्गो के लिए इष्टतम क्षमता	0.29	एमटीपीए	उतरायी दर प्रति दिन	7,560	टीपीडी	पोत काल संख्या	$(0.29 \times 1,000,000)/7560$ $= 10.80 \sim 11$	नग			
विवरण		यूनिट															
अन्य कार्गो के लिए इष्टतम क्षमता	0.29	एमटीपीए															
उतरायी दर प्रति दिन	7,560	टीपीडी															
पोत काल संख्या	$(0.29 \times 1,000,000)/7560$ $= 10.80 \sim 11$	नग															
	<p>(iii) 10,000/प्रति दिन/ प्रति ट्रक के पट्टा किराए पर विचार करने के आधार पर औचित्य सिद्ध करें और दस्तावेज/एनएमपीटी पर ट्रकों के लिए वास्तविक पट्टा किराया का प्रचलित बाजार दर से पुष्टि करें।</p>	<p>ट्रक किराया प्रभार, एतद् द्वारा एनएमपीटी दरमानों के अनुरूप खंड 6.7 (कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के किराया प्रभार), जिसके लिए गणना दी गई है।</p> <table border="1" data-bbox="862 1539 1409 1845"> <thead> <tr> <th>विवरण</th><th></th><th>यूनिट</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>टाटा ट्रक मॉडल एलपीटी 909/36</td><td>555.00 *</td><td>रु./ घंटा</td></tr> <tr> <td>प्रचालन के घंटों की संख्या</td><td>16.8</td><td>घंटा</td></tr> <tr> <td>प्रतिदिन प्रति ट्रक किराया प्रभार</td><td><math>(555 \times 16.8)</math> <math>= 9,324</math></td><td>रु./ दिन/ ट्रक</td></tr> </tbody> </table> <p>* (4,440.00 रु. न्यूनतम के अधीन)</p>	विवरण		यूनिट	टाटा ट्रक मॉडल एलपीटी 909/36	555.00 *	रु./ घंटा	प्रचालन के घंटों की संख्या	16.8	घंटा	प्रतिदिन प्रति ट्रक किराया प्रभार	$(555 \times 16.8)$ $= 9,324$	रु./ दिन/ ट्रक			
विवरण		यूनिट															
टाटा ट्रक मॉडल एलपीटी 909/36	555.00 *	रु./ घंटा															
प्रचालन के घंटों की संख्या	16.8	घंटा															
प्रतिदिन प्रति ट्रक किराया प्रभार	$(555 \times 16.8)$ $= 9,324$	रु./ दिन/ ट्रक															

	(iv) प्रतिदिन ट्रकों के 533 ट्रिप का उल्लेख किया गया है। कृपया पुष्टि करें कि क्या ये ट्रिप प्रतिदिन के हैं। कृपया इसके लिए कार्यप्रणाली भी प्रस्तुत करें।	<p>चूंकि प्रशुल्क निर्धारण का प्रस्ताव संशोधित कर दिया गया है, ट्रकों की संख्या अब 504 है। इसकी गणना इस प्रकार है:</p> <table border="1" data-bbox="863 254 1419 535"> <thead> <tr> <th>विवरण</th><th></th><th>यूनिट</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>उतारायी दर प्रति दिन</td><td>7,560</td><td>टीपीडी</td></tr> <tr> <td>1 ट्रक की ढुलाई क्षमता</td><td>15</td><td>टन</td></tr> <tr> <td>कुल ट्रक फेरे प्रति दिन</td><td>(7560/15) = 504</td><td>फेरे/दिन</td></tr> </tbody> </table>	विवरण		यूनिट	उतारायी दर प्रति दिन	7,560	टीपीडी	1 ट्रक की ढुलाई क्षमता	15	टन	कुल ट्रक फेरे प्रति दिन	(7560/15) = 504	फेरे/दिन
विवरण		यूनिट												
उतारायी दर प्रति दिन	7,560	टीपीडी												
1 ट्रक की ढुलाई क्षमता	15	टन												
कुल ट्रक फेरे प्रति दिन	(7560/15) = 504	फेरे/दिन												
	(घ) मूल्यहास:													
	इस संबंध में कंटेनरके लिए उठाये गए मुद्दे क्लीन कार्गो के लिए भी दोहराये जाते हैं।	नोट किया और तदनुसार प्रशुल्क प्रस्ताव संशोधित कर दिया गया है।												
(8)	<b>वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) और प्रस्तावित प्रशुल्क परिकलन</b>													
(i)	कंटेनर और क्लीन कार्गो प्रहस्तन के लिए संदर्भ प्रशुल्क परिकलन:													
	(क) कृपया कंटेनर और अन्य कार्गो के लिए विदेशी और तटीय कार्गो के अंश के संबंध में उल्लेख करें। उसके संबंध में आधार भी प्रस्तुत करें।	हैंडल किए जाने के लिए प्रस्तावित अन्य कार्गो, पूर्णरूपेण विदेशी हैं।												
	(ख) एनएमपीटी और अन्य कार्गो के उतार-चढ़ाव के लिए इष्टतम क्षमता के ऊपर अपेक्षित वार्षिक राजस्व विस्तार द्वारा उतार-चढ़ाव प्रभार के निर्णय पर पहुंचा है। यद्यपि, एनएमपीटी ने विदेशी कार्गो के लिए निर्णित 60% की दर पर तटीय कार्गो के लिए रियायती दर का प्रस्ताव किया है, तथापि, तटीय विदेशी कार्गो के लिए प्रस्तावित दर का निर्णय करते समय रियायत का प्रभाव को नहीं दर्शाया गया है। कंटेनर/क्लीन कार्गो के लिए तटीय रियायत प्रदान करने के प्रभाव पर प्रस्तावित प्रशुल्क के संबंध में निर्णय करते समय विचार किया जाना चाहिए।	<p>प्रस्तावित प्रहस्तन किये जाने वाले कार्गो का 80% विदेशी होने की प्रत्याशा है और शेष 20% तटीय। तटीय कंटेनरों के लिए प्रहस्तन पर विदेशी कंटेनर के लिए निकाली गई दर का 60% प्रस्तावित किया गया है और इस रियायत के प्रभाव को प्रस्तावित प्रशुल्क निकालते समय कलमबद्ध किया गया।</p> <p>टर्मिनल पर प्रहस्तित किया जाने वाला कार्गो पूर्णतः विदेशी प्रस्तावित है। अतः एनएमपीटी ने प्रहस्तन प्रभारों की दर निर्धारण के लिए तटीय कार्गो के प्रतिशत हिस्से का प्रस्ताव नहीं किया गया है। तटीय कार्गो के लिए अपफ्रंट दरें सरकारी दिशानिर्देशों का अनुपालन करने के लिए निर्धारित की गई हैं यद्यपि इसका राजस्व वसूली पर कोई प्रभाव नहीं पड़ता है।</p>												
(ii)	भंडारण प्रभार को ध्यान में रखते हुए निर्बाध अवधि के दौरान बाहर जाने वाले कंटेनर और अन्य कार्गो के अंश की प्रतिशतता पर विचार करने का आधार और कार्गो के अंश की प्रतिशतता प्रस्तुत करें और उसका औचित्य बताएं।	<p>कंटेनर कार्गो भंडारण सेवाएं भारी संख्या में दिनों के अंतराल और विभिन्न प्रकार के कंटेनरों अर्थात् आईसीडी, सीएफएस, निर्यात, आयात आदि की रेंज में आती हैं। कंटेनरों की प्रमात्रा के ऐसे आकड़ों की अनुपलब्धता के कारण भंडारण सेवाओं के इन कार्यकलापों की विस्तृत गणना का आकलन लगाना संभव नहीं होता।</p> <p>अन्य कार्गो के लिए, एनएमपीटी के पूर्व के अनुभव के आधार पर और प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अन्य प्रशुल्क आदेशों के संदर्भ से भी सुविचार किया गया है।</p>												

(9)	<b>प्रस्तावित दरमान:</b>	
(i)	(क) विदेशगामी पोत को तटीय पोत में परिवर्तित करने और पोत/कार्गो/कंटेनर के लिए लागू प्रभारों की उगाही के संबंध में इस प्राधिकरण द्वारा पारित महानिदेशक (पोत परिवहन) की संस्तुति के आधार पर सभी महापत्तन न्सयों और बीओटी प्रचालको के लिए 26 नवंबर, 2015 के अपने सामूहिक देश संख्या टीएमपीटी/53/2015-बीओसीपीटी में अनुमोदित प्रावधानों को अंतर्विष्ट किया है। तथापि यह देखा गया है कि एनएमपीटी ने प्रस्तावित दरमानों में उपयुक्त उपबंध अनुबद्ध नहीं किया है। एनएमपीटी उसे इस दनमानों में अंतर्विष्ट करे और राजस्व अनुमानों पर प्रभव, यदि कोई हो, पर विचार करें।	नोट किया, संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव ने अनुलग्नक - I, 2 (ii) एवं iii) में उपयुक्त खंड जोड़ दिया गया है।
	(ख) चूंकि बर्थ किराया प्रभार एनएमपीटी द्वारा संग्रह किया जायेगा, निम्नलिखित शर्त को अन्य अप्रेंट प्रशुल्क मामलों में किये गए निर्धारण के अनुरूप जोड़ा जाए। “यदि पोत प्रचालक की तट आधारित सुविधाओं के खराब अथवा अनुपलब्ध होने अथवा प्रचालक को आरोप्य किसी अन्य कारण से निष्क्रय खड़ा रहता है तो न्यू मंगलोर पत्तन न्यास प्रचालक को निष्क्रय अवधि के दौरान उपार्जित बर्थ किराया प्रभार के समान छूट देनी होगी।”	नोट किया, संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव ने अनुलग्नक - I, खंड 2 (xiv) में उपयुक्त खंड जोड़ दिया गया है।
	(ग) प्रशुल्क दिशानिर्देशों 2008 आयात कार्गो के लिए 5 निःशुल्क दिवस और निर्यात कार्गो के लिए 15 निःशुल्क दिवस का मानदंड निर्धारित करते हैं। जबकि एनएमपीटी ने अन्य कार्गो के लिए ही 5 निःशुल्क दिवस का प्रस्ताव किया है। एनएमपीटी स्पष्ट करे कि अन्य कार्गो की सभी मदे आयात हैं। यदि हां, प्रस्तावित दरमानों में साफ-साफ बताएं और प्रारूप दरमान को उपयुक्त रूप से संशोधित करें।	यह पुष्टि की जाती है कि एनएमपीटी द्वारा संकल्पित अन्य कार्गो आयात है। प्रस्ताव में उपयुक्त संशोधन कर दिया गया है।
(ii)	एनएमपीटी ने पोतांतरण कंटेनर प्रहस्तन के लिए अलग से प्रशुल्क का प्रस्ताव नहीं किया है। इसने एक टिप्पणी प्रस्तावित की है कि पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार रियायती होंगे। ऐसे प्रभार लदान अथवा उतरायी चक्र में सामान्य प्रहस्तन प्रभारों से 1.5 गुणा से अधिक नहीं होंगे। प्रस्तावित नोट के स्थान पर एनएमपीटी को पोतांतरण कंटेनरों के लिए विशिष्ट दर निर्धारित करके पर विचार करना चाहिए।	नोट किया, संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव ने अनुलग्नक - I खंड संख्या 3.2 (घ) में उपयुक्त खंड जोड़ दिया गया है।
(iii)	अन्य कार्गो (उर्वरक) के भंडारण के लिए, एनएमपीटी ने बताया है कि इन्हें या तो एनएमपीटी में भंडार किया जायेगा या फिर निजी शैड में/एनएमपीटी ने यह भी बताया है कि उर्वरक के लिए भंडार शैड के विकास के लिए किसी पूंजीगत लागत पर विचार नहीं किया गया है। उक्त स्थिति के आलोक में, प्रारूप दरमानों में कार्गो प्रहस्तन प्रभारों की अनुसूची के नीचे टिप्पणी को आशोधित किया जाये जिससे यह कहते हुए स्टैकयार्ड में भंडारण सेवाएं शामिल नहीं है और उर्वरक के लिए अलग से टिप्पणी निर्धारित की जाए।	नोट किया। संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव में खंड 4 (क) (ii) में एक अलग से टिप्पण जोड़ा गया है जो निम्नतत है :-  टिप्पणी: ऊपर निर्धारित अन्य कार्गो (उर्वरक) के प्रहस्त प्रभार पोत से कार्गो की उतरायी और उसे पत्तन भंडार रोड तक स्थानांतरण के लिए ही हैं। प्रहस्तन प्रभारों में वे अन्य विविध सेवाएं भी शामिल हैं जो दरमानों में विशेष रूप से शामिल नहीं है। उर्वरक को भंडार करना इस परियोजना में शामिल नहीं है और प्रहस्तन प्रभारों में भंडार के प्रति प्रभार शामिल नहीं है।

(11)	निष्पादन मानक:	
(i)	सकल बर्थ दिवस उत्पादन	
	सकल बर्थ दिन आउटपुट के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक में उल्लेख है कि पोत घंटों को कुल घंटों में से घटाया जाएगा। कृपया इस प्रकार के प्रावधान के लिए आधार प्रस्तुत करें और पुष्टि करें कि यह पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी आदर्श रियायत करार के अनुरूप है।	यह पुष्टि की जाती है कि एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी मॉडल रियायत करार के अनुरूप हैं।
(ii)	एनएमपीटी ने क्रम संख्या ख (क) पर कोयले के मार्गस्थ भंडारण विराम समय के लिए प्रस्तावित निष्पादन मानकों में 15 दिन है। चूंकि इस परियोजना में कोयला प्रहस्तन नहीं किया जायेगा, निष्पादन मानकों की समीक्षा की जाए।	नोट किया, संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव में ठीक कर दिया गया है।
(iii)	इष्टतम क्षमता आकन में उतार-चढ़ाव दर को संशोधित करने के लिए पहले मांगी गई जानकारी के लिए किए अनुरोध में की गई टिप्पणी को देखते हुए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानकों को संशोधित करना होगा।	नोट किया, तदनुसार प्रशुल्क प्रस्ताव का संशोधन किया गया है।

8.1. अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजते समय, एनएमपीटी ने अपने 7 नवंबर, 2016 की अपनी ई-मेल और 15 दिसंबर, 2016 की बाद की ई-मेल के द्वारा पिषयक मामले पर अपना संशोधन प्रस्ताव भी दायर किया।

8.2. एनएमपीटी द्वारा सूचना/स्पष्टीकरण के साथ संशोधित प्रस्ताव की मुख्य विशेषताओं का सारांश इस प्रकार है:-

(i) इष्टतम क्षमता का आकलन:

(क) कंटेनर कार्गो:

(i) इष्टतम क्वे क्षमता का आकलन:

इष्टतम क्वे क्षमता उसके मूल प्रस्ताव अर्थात् 3,36,302 टीईयू धारित की जाती है। इसके अतिरिक्त, प्रहस्तित टनमान के संदर्भ में कंटेनर कार्गो के लिए इष्टतम क्वे क्षमता 5.04 एमटीपीए है।

अतः इसे दोहराया जाता है।

(ii) इष्टतम यार्ड क्षमता का संशोधित आकलन:

(क) विद्यमान यार्ड भंडारण क्षेत्र मूल प्रस्ताव में सुविचारित 2.8 हैक के प्रति आशोधित कर 5.4 हेक्टेयर किया जाता है।

(ख) औसत विराम समय मूल प्रस्ताव में 3 दिन के प्रति 4.5 दिन सुविचारित है।

(ग) कंटेनर प्रहस्तन के लिए संशोधित इष्टतम यार्ड क्षमता का परिकलन निम्नवत है:-

		नया यार्ड जोन 1	नया यार्ड जोन 2	वर्तमान यार्ड
कुल क्षेत्र	हैक.	4.8	0.9	5.4
जी = कुल भू स्लॉट टीईयू में	टीईयू प्रति हेक्टेयर	309.17	260	260
एच = औसत स्टैक ऊंचाई	अनुपात	2.5	2.5	2.5
पी = दिनों की संख्या में अवधि	दिन	365	365	365
एस = प्रवाह कारक	अनुपात	1.3	1.3	1.3
डी = औसत विराम समय	दिन	4.5	4.5	4.5
अतः इष्टतम यार्ड क्षमता= (जी * एच * पी)/(एस * डी)	टीईयू	1,62,037	25,550	1,53,300

#स्थान की कमी के कारण ग्राउंड स्लाटों की संख्या प्राधिकरण के मानकों से कम है।

\* निर्यात कंटेनरों के लिए औसत 5 दिन और आयात के लिए 4 दिन .

अतः कंटेनर कार्गो के लिए कुल इष्टतम यार्ड क्षमता 3,40,887 टीईयू है। इसके अतिरिक्त, प्रहस्तित टनभार के संदर्भ में, कंटेनर कार्गो के लिए इष्टतम यार्ड क्षमता 5.11 एमटीपीए है।

(ग) अन्य कार्गो के लिए इष्टतम क्षमता की गणना:

(i) पार्सल का औसत आकार:

पार्सल का आकार 27000 टन पर डीपीआर के अनुसार रखा गया है।

(ii) उतरायी दर:

पत्तन ने संकल्पना की है कि अन्य कार्गो की प्रहस्तन दर शिपगियरों को प्रयोग करते हुए ली जायेगी। अतः पत्तन ने बताया है कि पत्तन ने बताया है कि उतरायी दर मूल प्रस्ताव में 8000 टीपीडी के प्रति 7560 टीईडी सुविचारित की गई है।[एनएमपीटी ने 19 दिसंबर, 2016 के ई-मेल के द्वारा स्पष्ट किया गया है कि उनके 7 दिसंबर, 2016 के पत्र में 7392 टीपीडी एक टंकण भूल है इसे 7560 टीपीई पढ़ा जाए अतः इसे यहां अद्यतन किया जाता है] प्रहस्तन दर 3 (दिन) शिप गियरों का प्रयोग करते हुए और प्रत्येक शिपगियर 20 चक्र प्रति घंटा, प्रत्येक चक्र 7.5 टन प्रत्येक क 16.8 घंटे की दर से निकाली गयी है (अर्थात् 7.5 टन x 16.8 घंटा)। प्राधिकरण द्वारा वीओ चिदम्बरनार पत्तन न्यास के बर्थ संख्या 9 से कार्गो को मशीनीकृत हटाये जाने के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए अपनायी गई थी। (मामला संख्यां टीएएमपी/7/2015-वीओसीपीटी दिनांक 21.03.2015)। 20 औसत मूल प्रति घंटा पर सुविचार एनएमपीटी के पूर्व डाटा के आधार पर किया गया है।

## (iii) बर्थिंग समय

0.125 दिन का अतिरिक्त समय अर्थात् 3 घंटे पर सुविचार बर्थिंग/डी- बर्थिंग के लिए किया गया है जैसा मूल प्रस्ताव में सुविचारित है।

## (iv) शिप दिवस आऊटपुट

लदान/ उतराई समय = औसत पार्सल आकार/उतरायी दर =  $27000/7560 = 3.571$  दिन/ पोत

टर्न-अरांड समय = लदान/ उतराई समय + बर्थिंग समय =  $3.571 + 0.125 = 3.6965$  दिन/ पोत

जहाज दिवस उत्पादन = औसत पार्सल आकार/टर्न-अरांड समय =  $27000/3.696 = 7304$  टन/ पोत

इष्टतम क्वे क्षमता (अर्थात् दूसरे कार्गो के लिए संशोधित 0.29 एमपीटीए होना अनुमानित है =  $70\% \times 7304 \times 365 \times 15.63\% = 0.29$  एमटीपीए)

## (घ) इष्टतम टर्मिनल क्षमता:

2008 दिशानिर्देशों के अनुसार टर्मिनल की इष्टतम क्षमता इष्टतम घाट क्षमता और इष्टतम यार्ड क्षमता का कम मान होगा। पूर्व के खंडों में किये गए परिकलन के अनुसार, इष्टतम क्षमता इस प्रकार निर्धारित की जाती है:

पैरामीटर	कंटेनर कार्गो के लिए		अन्य क्लीन कार्गो	योग
क्वे क्षमता	3,36,302 टीईयू	5.04 एमटीपीए	0.29 एमटीपीए	5.33 एमटीपीए
यार्ड क्षमता	3,99,762 टीईयू	5.11 एमटीपीए	शून्य	
इष्टतम क्षमता	3,36,302 टीईयू	5.04 एमटीपीए	0.29 एमटीपीए	5.33 एमटीपीए

## (iii) पूंजीगत लागत:

## (क) कंटेनर कार्गो के लिए:

संशोधित प्रस्ताव में पत्तन ने अपने मूल प्रस्ताव से शून्य ट्रेक्टर ट्रालर के स्थान पर 21 ट्रेक्टर ट्रालरों पर सुविचार किया है। मूल प्रस्ताव में इसे प्रचालन लागत के एक भाग के रूप में लिया गया था। कंटेनर कार्गो प्रहस्तन सुविधाओं के लिए एनएमपीटी द्वारा संशोधित पूंजीगत लागत इस प्रकार है:-



(करोड़ रु. में)

विवरण	राशि
<b>(क) सिविल निर्माण लागत</b>	
सिविल कार्य	51.81
उप-योग	51.81
<b>(ख) कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर</b>	
रेल लगे क्वे क्रेन (आरएमक्यूसी) (2 नग x 51.72 करोड़ रु./यूनिट)	103.44
रबड़ टायर ग्रेंटी क्रेन (आरटीजीसी) (6 नग x 11.02 करोड़ रु./यूनिट)	66.14
रीच स्टैकर (7 नग x 2.22 करोड़ रु./यूनिट)	15.56
ट्रैक्टर ट्रेलर (21 नग x 0.37 करोड़ रु./यूनिट)	7.77
फॉक लिफ्ट (4 नग x 0.64 करोड़ रु./यूनिट)	2.57
उप-योग	195.48
<b>(ग) आईटी सिस्टम/इंस्ट्रुमेंटेशन लागत</b>	4.95
(सिविल निर्माण और कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत का 2%)	
<b>(घ) वित्तपोषण लागत और निर्माण के दौरान ब्याज सहित अन्य लागत</b>	24.73
(सिविल निर्माण और कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत का 10%)	
<b>कुल योग</b>	<b>276.96</b>

**टिप्पणी:** लागत अनुमान कीमत आधार पर 2016 की दूसरी तिमाही तक वैध है। सभी लागतें भारतीय रुपये में हैं और सभी विदेशी लागतों को 1डालर= 68.50 रु. की दर के अनुसार विदेशीमुद्रा विनिमय का प्रयोग करते हुए समान भारतीय रुपयों में परिवर्तित किया गया है।

**(ख) अन्य कार्गो के लिए:**

एनएमपीटी द्वारा दिये गए कारणों से, जैसा पहले बताया गया है, पत्तन ने एचएमसी को और डम्पर को अन्य कार्गो के अपने पूंजीगत लागत आकलन में से हटा दिया है। इसके अतिरिक्त, मूल प्रस्ताव में यथा आकलित एक हॉपर के स्थान पर संशोधित प्रस्ताव में 2 कर दिया है और यूनिट पर भी घटा दी गई प्रतीत होती है। अन्य कार्गो के लिए आकलित संशोधित पूंजीगत लागत नीचे सारणी में दर्शायी जा रही है।

(करोड़ रु. में)

विवरण	राशि
सिविल निर्माण लागत	0.00
प्रहस्तन उपस्कर लागत	
पे लोडर (10 टन) - 2 नग	0.80
चल हापर - 2 नग	1.10
उपयोग	1.90
विविध लागत	1.10
सिविल और उपस्कर लागत का 5%	
अन्य क्लीन कार्गो के लिए कुल पूंजीगत लागत	2.00

- (ग) कंटेनर कार्गो और अन्य क्लीन कार्गो की प्रहस्तन सुविधाओं के विकास के लिए कुल पूंजीगत लागत का अनुमान नीचे की सारणी में दिया गया है:

(रु. करोड़ में)

कार्गो की किस्म	कुल आकलित पूंजीगत लागत
कंटेनर कार्गो	276.96
अन्य कार्गो	2.00
योग	278.96

(iv) परिचालन लागत:

- (क) कंटेनर कार्गो के लिए:

कंटेनर कार्गो के लिए परिचालन लागत का परिकलन:

(रु. करोड़ में)

क्र.सं.	विवरण	राशि	यूनिट
(i)	विद्युत लागत		
(क)	लागत प्रति यूनिट (के डब्ल्यूएच)	10.98	रु./यूनिट
(ख)	विद्युत प्रदीपन लागत [3,36,302टीईयू x 8 के डब्ल्यूएच/टीईयूx 10.98 रु./के डब्ल्यूएच]	2.95	रु. करोड़
(ii)	विद्युत प्रदीपन लागत		

(क)	विद्युत खपत	10.98	
(ख)	विद्युत ऊर्जा की लागत [240000 के डब्ल्यूएच/ प्रतिवर्ष x 10.98 रु./ के डब्ल्यूएचx 14.93 हेक्टेयर ]	3.93	
(iii)	ईंधन लागत		
(क)	प्रति यूनिट लागत (लीटर)	55.79	रु./ के डब्ल्यूएच
(ख)	विद्युत ऊर्जा की लागत (4 लीटर/ टीईयू x 55.79/लीटर x 336302 टीईयू)	7.51	रु. करोड़
(iv)	मरम्मत और अनुरक्षण लागत		
(क)	सिविल परिसंपत्तियां (सिविल कार्य का 1%) [(1% x(51.58 रु. करोड़ + 2% x 51.58 करोड़ रु. + 10% x 51.58 रु. करोड़)]	0.58	रु. करोड़
(ख)	स्पेयर्स सहित यांत्रिक और विद्युत उपस्कर (उपस्कर लागत का 2%) [2% x (187.71 करोड़ रु. + 2% x 187.71 करोड़ रु. + 10% x 187.71 करोड़ रु.)]	4.38	रु. करोड़
(v)	बीमा लागतें		
(क)	बीमा लागतें (सकल स्थायी परिसंपत्ति मूल्य का 1%) (1% x 276.96 रु. करोड़)	2.77	रु. करोड़
(vi)	मूल्यहास		
(क)	सिविल कार्य @ 3.17% [3.17% x (51.58 रु. करोड़+ 2% x 51.58 रु. करोड़ + 10% x 51.58 रु. करोड़)]	1.84	रु. करोड़
(ख)	यांत्रिक कार्य @ 9.5% 9.5% x (187.71 रु. करोड़ + 2% x	20.80	रु. करोड़

	187.71 रु. करोड़ + 10% x 187.71 रु. करोड़)		
(vii)	भूमि का लाइसेंस शुल्क $\{[(5.4 \text{ है.} \times 37.38 \text{ रु/ वर्ग मीटर/माह}) + (7.5 \text{ है.} \times 20.80/ \text{ वर्ग मीटर/माह})] + \{ 84.38\% \times (1.4 \text{ है.} \times 37.38/\text{वर्ग मीटर/माह}) + (1 \text{ है.} \times 20.80/\text{वर्ग मीटर/माह})\} \times 12 \times 10000 \text{ प्रति वर्ग मीटर ]}$	5.03	रु. करोड़
(viii)	जलाग्र क्षेत्र का लाइसेंस शुल्क		
(क)	जलाग्र का क्षेत्रफल (=350 मी. X 25 मी.)	12250	वर्ग मीटर
(ख)	लाइसेंस शुल्क प्रति माह (भूमि के लाइसेंस शुल्क का 50%)	10.40	प्रति वर्ग मी./ माह
(ग)	पोत कार्गो का प्रतिशत	84.38 %	
(घ)	जलाग्र क्षेत्र का लाइसेंस शुल्क $[(12250 \text{ वर्ग मी.} \times 10.40 \text{ रु. /वर्ग मीटर/माह} \times 84.38\% \times 12 \text{ माह})]$	0.13	रु. करोड़
(ix)	अन्य व्यय		
(क)	वेतन और उपरिव्यय के अन्य व्यय (सकल स्थायी परिसंपत्ति का 10%) $[10\% \times 276.96 \text{ रु. करोड़}]$	27.70	रु. करोड़
(x)	इष्टतम क्षमता पर कुल प्रचालन लागत	77.62	रु. करोड़

(ख) अन्य क्लीन कार्गो प्रहस्तन की प्रचालन लागत का परिकलन:

(रु. करोड़ में)

क्र.सं.	विवरण	राशि	यूनिट
(i)	विद्युत लागत		
(क)	लागत प्रति यनिट (के डब्ल्यूएच)	10.98	रु./यूनिट
(ख)	कुल विद्युत प्रभार $[187 \text{ के डब्ल्यूएच} \times 2 \text{ नग हॉपर} \times 16.8 \text{ घंटे/ के डब्ल्यूएच} \times 10.98/ \text{ के डब्ल्यूएच} (031 \text{ एमटीपीए/ 8000 टीपीडी})]$	0.27	रु. करोड़

(ग)	विद्युत प्रदीपन लागत [1.38 है. x 2,40,000 के डब्ल्यूएच पी.ए. x19.98/ के डब्ल्यूएच]	0.36	रु. करोड़
(ii)	ईंधन लागत		
(क)	ट्रकों के लिए :		
(i)	1 ट्रक की ढुलाई क्षमता	15	टन
(ii)	ट्रक के कुल फेरे प्रति दिन	533	फेरे/दिन
(iii)	एक ट्रक की लदान में लगने वाला समय	2	मिनट
(iv)	मार्गस्थ समय (2.5 कि.मी. की दूरी मानते हुए)	28	मिनट
(v)	कुल समय	0.5	घंटा
(vi)	प्रति दिन कार्य के घंटों की संख्या	16.8	घंटा
(vii)	प्रति घंटा फेरों की संख्या	33.6	नग
(viii)	प्रति दिन अपेक्षित ट्रको की कुल संख्या	15	नग
(ix)	ईंधन लागत	55.79	रु./दिन
(x)	ईंधन खपत	10	लीटर/घंटा
(xi)	ट्रकों की ईंधन लागत [16.8 घंटा x 55.79 प्रति लीटर x 10 लीटर प्रति घंटा x (0.31 एमटीपीए/8000 टीपीडी) x (504 फेरे प्रति दिन/ 33.6 फेरे प्रति नग)]	0.54	रु. करोड़
(ख)	पेलोडर के लिए:		
(i)	ईंधन की यूनिट लागत	55.79	रु./लीटर
(ii)	ईंधन की खपत	12	लीटर/घंटा
(iii)	प्रचालन का कुल समय	16.80	घंटा/दिन
(iv)	पेलोडर्स की संख्या	2	नग
(v)	पेलोडर्स की ईंधन लागत [पेलोडर्स की संख्या 2 नग x 55.79 प्रति लीटर	0.09	रु. करोड़

	x12 लीटर प्रति घंटा 16.8 प्रति घंटा दिनx (0.31 एमटीपीए/8000 टीपीडी]		
(iii)	ट्रक की पट्टा लागत		
(क)	प्रति ट्रक प्रति दिन पट्टा किराया	555	रु./घंटा
		9,324	रु./ दिन
(ख)	पोत काल	11	संख्या
(ग)	पट्टा लागत (9,324 प्रति ट्रक पर दिनx (0.29 एमटीपीए /27,000 टन प्रति काल) x 3.5दिनx 16 नग)	0.57	रु. करोड़
(vi)	मरम्मत और अनुरक्षण लागत		
(क)	सिविल परिसंपत्तियां (सिविल कार्य का 1%)	0.00	रु. करोड़
(ख)	स्पेयर्स सहित यांत्रिक और विद्युत उपस्कर (उपस्कर लागत का 5%) [5% x (1.90 रु.करोड़+ 5% 1.90 रु. करोड़)]	0.10	रु. करोड़
(vii)	बीमा लागतें		
(क)	बीमा लागतें (सकल स्थायी परिसंपत्ति मूल्य का 1%) (1% x 1.90 रु. करोड़)	0.20	रु. करोड़
(viii)	मूल्यहास		
(क)	सिविल कार्य @ 3.17	0.00	रु. करोड़
(ख)	यांत्रिक कार्य @ 9.5% [9.5% x (1.90 करोड़ + 5% x1.90 रु. करोड़)]	0.19	रु. करोड़
(ix)	भूमि का लाइसेंस शुल्क {[(1 है. x 37.38/वर्ग मीटर/माह )+ (15.63% x (1.4 है. x 37.38/वर्ग मीटर /माह) + (1 है. x 20.80/वर्ग मीटर/माह)] x 12 x 10000 प्रति वर्ग मीटर प्रति	0.59	रु. करोड़

	हेक्टेयर ]		
(xi)	जलाग्र क्षेत्र का लाइसेंस शुल्क		
(क)	जलाग्र का क्षेत्रफल (=350 मी. X 35 मी.)	12250	वर्ग मीटर
(ख)	लाइसेंस शुल्क प्रति माह (भूमि के लाइसेंस शुल्क का 50%)	10.40	प्रति वर्ग मीटर/माह
(ग)	पोत कार्गो का प्रतिशत	15.63 %	
(घ)	जलाग्र क्षेत्र का लाइसेंस शुल्क [(12250 वर्ग मी. X 10.40 रु. /वर्ग मीटर /माह x 15.63%x12 माह)]	0.02	रु. करोड़
(xii)	अन्य व्यय		
(क)	वेतन और उपरिव्यय के अन्य व्यय (सकल स्थायी परिसंपत्ति का 5%) [5% X 2.00 रु. करोड़]	0.10	रु. करोड़
(xiii)	इष्टतम क्षमता पर कुल प्रचालन लागत	2.84	रु. करोड़

(v) नियोजित पूंजी पर प्रतिफल परिसंपत्तियों के समल ब्लॉक पर 16% आकलित किया गया है।

(vi) तदनुसार, एनएमपीटी द्वारा अनुमानित राजस्व की अपेक्षा इस प्रकार है:-

(क) वार्षिक राजस्व अपेक्षा:

(रु. करोड़ में)

क्र.सं.	विवरण	राशि
1.	कंटेनर कार्गो के लिए	
(i)	आरओसीई @ 16% (₹276.96 * 16%)	44.31
(ii)	प्रचालन लागत	77.62
(iii)	कुल राजस्व अपेक्षा	121.93
2.	अन्य कार्गो के लिए	
(i)	आरओसीई @ 16% (₹2.00* 16%)	0.32
(ii)	प्रचालन लागत	2.84
(iii)	कुल राजस्व अपेक्षा	3.16

## (ख) अपेक्षित राजस्व का बंटन:

(रु. करोड़ में)

विवरण	कंटेनर कार्गो के लिए		अन्य क्लीन कार्गो के लिए	
कुल राजस्व अपेक्षा	121.93		3.16	
राजस्व का बंटन				
कार्गो प्रहस्तन प्रभार	109.74	90%	3.00	95%
भू-भाटक प्रभार	8.54	7%	0.00	0%
विविध प्रभार	3.66	3%	0.16	5%

- (vii) पत्तन ने कंटेनर संबंधी प्रशुल्क निकालने के लिए विस्तृत परिकलन प्रस्तुत किया है ताकि कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों और भंडारण प्रभारों से एआरआर के आकलन को पूरा किया जा सके। एनएमपीटी द्वारा आकलित राजस्व अपेक्षा को पूरा करने के लिए प्रशुल्क का प्रस्ताव निम्नवित् किया है:

## (क) कंटेनर संबंधी प्रभार:

संशोधित प्रस्ताव में, एनएमपीटी ने भिन्न-भिन्न कंटेनरों के लिए और शिप ये यार्ड, यार्ड से ट्रक और यार्ड से रेलवे प्लैट के लिए अलग-अलग कंटेनर प्रहस्तन दर का प्रस्ताव किया है, जैसा भावी बोलीकर्ताओं ने सुझाव दिया है। पत्तन ने इष्टतम क्षमता के लिए प्रस्तावित दरों पर विस्तृत आकलन प्रस्तुत किया है। एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित कंटेनर संबंधी प्रभार नीचे दिया गया है।

## (i) प्रहस्तन प्रभार:

## (क) सामान्य कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु.में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
1.	जलायान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमत।	3,025.81	2,420.66	1,815.49	1,452.39
2.	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लैट अथवा विलोमत।	1,512.90	1,512.90	1,512.90	1,512.90
3.	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमत।	453.87	453.87	453.87	453.87

## ख. रीफर कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु.में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
1.	जलायान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमत।	3,025.81	2,420.66	1,815.49	1,452.39



2.	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लैट अथवा विलोमत।	1,512.90	1,512.90	1,512.90	1,512.90
3.	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमत।	453.87	453.87	453.87	453.87

**ग. जोखिमपूर्ण कंटेनर**

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु.में)	
		विदेशगामी पोत	तटीय पोत
		लदा हुआ	लदा हुआ
1.	जलायान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमत।	3,782.27	2,269.36
2.	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लैट अथवा विलोमत।	1,891.13	1,891.13
3.	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमत।	567.34	567.34

**घ. पोतांतरण कंटेनर**

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु.में)			
		विदेशगामी पोत		विदेशगामी पोत	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
1.	पोतांतरण कंटेनर	3,782.27	3,025.81	2,269.36	1,815.49

**ङ. अति आयामीय कार्गो कंटेनर**

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु.में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
1.	जलायान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमत।	6,051.64	4,841.30	3,630.98	2,904.79
2.	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लैट अथवा विलोमत।	3,025.81	3,025.81	3,025.81	3,025.81
3.	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमत।	907.74	907.74	907.74	907.74

## (ii) पत्तन परिसर में भंडारित कंटेनरों के लिए विराम समय प्रभार:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु. में)					
		विदेशी			तटीय		
		20 फुट लंबाई तक	20 फुट से अधिक 40 फुट लंबाई तक	40 फुट लंबाई से अधिक	20 फुट लंबाई तक	20 फुट से अधिक 40 फुट लंबाई तक	40 फुट लंबाई से अधिक
1.	आयात-लदा हुआ						
	प्रथम 4 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	5-8 दिन	186.87	373.74	560.61	186.87	373.74	560.61
	9-15 दिन	373.74	747.49	1,121.23	373.74	747.49	1,121.23
	उसके प्रश्चात्	747.49	1,494.97	2,242.46	747.49	1,494.97	2,242.46
2.	निर्यात- लदा हुआ						
	प्रथम 5 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	6-8 दिन	186.87	373.74	560.61	186.87	373.74	560.61
	9-15 दिन	373.74	747.49	1,121.23	373.74	747.49	1,121.23
	तत्पश्चात्	747.49	1,494.97	2,242.46	747.49	1,494.97	2,242.46
3.	आयात/निर्यात-खाली						
	प्रथम 4 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	5-8 दिन	186.87	373.74	560.61	186.87	373.74	560.61
	9-15 दिन	373.74	747.49	1,121.23	373.74	747.49	1,121.23
	तत्पश्चात्	747.49	1,494.97	2,242.46	747.49	1,494.97	2,242.46
4.	पोतांतरण – लदे हुए						
	प्रथम 15 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	16-30 दिन	186.87	373.74	560.61	186.87	373.74	560.61
	तत्पश्चात्	373.74	747.49	1,121.23	373.74	747.49	1,121.23
5.	पोतांतरण – खाली						
	प्रथम 7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	8-15 दिन	186.87	373.74	560.61	186.87	373.74	560.61
	तत्पश्चात्	373.74	747.49	1,121.23	373.74	747.49	1,121.23

## (iii) विविध प्रभार:

## क. रीफर अनुवीक्षण और कनेक्शन

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु.में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
1	रीफर कंटेनरों का अनुवीक्षण और बिजली उपभोग के लिए अतिरिक्त प्रभार प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग	310.88	310.88	310.88	310.88

## ख. अन्य प्रदत्त सेवाएं

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु.में)			
		विदेशगामी पोत		विदेशगामी पोत	
		लदा हुआ	लदा हुआ	लदा हुआ	लदा हुआ
1	सीमाशुल्क निरीक्षण अथवा किसी अन्य प्रयोजन के लिए और डिलीवरी के लिए कंटेनरों की अनुवर्ती लदाई हेतु टर्मिनल के भीतर एक यार्ड से दूसरे यार्ड तक कंटेनरों का स्थानांतरण	1507.77	1507.77	1507.77	1507.77
2	सीमाशुल्क जांच अथवा व्यवस्था से पहले किसी अन्य प्रयोजन के लिए विनियुक्त यार्ड में कंटेनरों की स्टेकिंग के लिए अतिरिक्त सेवा प्रभार।	452.33	452.33	452.33	452.33

## ग. हैच कवर खोलना और इसे बदलना

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु.में)	
		विदेशगामी पोत	तटीय पोत
		लदा हुआ	लदा हुआ
1	जब इसे घाट पर बिछाया जाता है	6031.06	3618.64
2	घाट पर इसे बिछाए बिना	2922.26	1753.36

घ. एक हैच से दूसरे हैच अथवा उसी हैच के भीतर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु.में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
1	हैच से हैच स्थानांतरण (केवल 1 फेरा शामिल करते हुए)	1507.77	1507.77	904.66	904.66
2	उपर्युक्त (क) से इतर	6031.06	6031.06	3618.64	3618.64

(ख) अन्य कार्गो संबंधी प्रभार:

(i) कार्गो संबंधी प्रभार:

क्र.सं.	वस्तु	दर रु. में प्रति मीट्रिक टन (आयात)	
1.	प्रहस्तन प्रभार	विदेशी	तटीय
(i)	उर्वरक, यूनापत्थर, जिप्सम, डोलोमाइट	102.89	61.73

(ii) भंडारण प्रभार:

क्र.सं.	विवरण	दर रु. में प्रति एमटी प्रति दिन और उसके एक भाग के लिए
1.	निःशुल्क अवधि के पश्चात् प्रथम 5 दिन	0.65
2.	निःशुल्क अवधि के पश्चात् 6ठे दिन से 10वें दिन तक	0.98
3.	11वें दिन से	1.30

(viii) निष्पादन मानक:

(क) सकल बर्थ उत्पादन:

कार्गो श्रेणी	सांकेतिक मानक
कंटेनर	
(मेल लाइन पोत)	[25 फेरे प्रति घंटा प्रति क्रेन]
(फीडर पोत)	[17 फेरे प्रति घंटा]
मिश्रित शुष्क बल्क कार्गो	
अन्य कार्गो( उर्वरक, चूनापत्थर, जिप्सम, डोलोमाइट) शिप गियर के प्रयोग से।	7,560 टन/ दिन

[\*एनएमपीटी ने 19 दिसंबर, 2016 के ई-मेल के द्वारा स्पष्ट किया गया है कि उनके 7 दिसंबर, 2016 के पत्र में 7392 टीपीडी एक टंकण भूल है इसे 7560 टीपीई पढा जाए अतः इसे यहां अद्यतन किया जाता है]

**मार्गस्थ भंडार विराम समय:**

<b>मार्गस्थ भंडार विराम समय:</b>	
- आयात कंटेनर (टर्मिनल पर)	4 दिन
-निर्यात कंटेनर (टर्मिनल पर)	5 दिन

9. पत्तन पैरा 6.2 पर कार्रवाई बिंदु के संदर्भ में, हमने पत्तन के संशोधित प्रस्ताव पर प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों/भावी बोलीकर्ताओं से टिप्पणियां प्राप्त की हैं। एनएमपीटी ने अपने 5 दिसंबर, 2016 के अपने ई-मेल के द्वारा प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों/भावी बोलीकर्ताओं की टिप्पणियों पर अपनी अभियुक्तियां दी हैं।

10. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध है। संबंधित पक्षकारों से प्राप्त टिप्पणियों और उनके द्वारा प्रस्तुत किए तर्कों का सार-संक्षेप संबंधित पक्षकारों को अलग से भेजा जाएगा। यह व्यौरा हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराया जाएगा।

11. इस मामले के संसाधन के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित सूचना उभर कर सामने आती है:

- (i) न्यू मंगलौर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) का एनएमपीटी में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) मोड पर बर्थ संख्या 8 पर कंटेनर टर्मिनल के विकास के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित का प्रस्ताव है।
- (ii) इस प्राधिकरण ने एनएमपीटी द्वारा दायर प्रस्ताव के आधार पर सामूहिक प्रयोक्ता आधार पर एनएमपीटी में निर्माण-प्रचालन-अंतरण (बीओटी) आधार पर विकसित किये जाने वाले कंटेनर टर्मिनल के लिए अप्रेंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रासमिक पद्धति को अपनाते हुए 2008 दिशानिर्देशों के अंतर्गत अप्रेंट प्रशुल्क के लिए अधिकतम प्रशुल्क नियतन के लिए 30 दिसंबर, 2009 का आदेश संख्या टीएएमपी/33/2009-एनएमपीटी पारित किया था। 30 दिसंबर 2009 का कथित आदेश भारत के राजपत्र में राजपत्र संख्या 29 के रूप में 19 जनवरी 2010 को अधिसूचित हुआ था। उक्त परियोजना समर्पित कंटेनर टर्मिनल अत्यधिक पूंजी निवेश के कारण व्यवहार्य नहीं हो पायी क्योंकि इसमें पीपीपी प्रचालन द्वारा बर्थ का विकास भी किया जाना था।

वर्तमान प्रस्ताव में पत्तन द्वारा निर्मित विद्यमान बर्थ संख्या 8 को बीओटी प्रचालक को कंटेनर प्रहस्तन और कुछ अन्य कार्गो अर्थात् उर्वरक, डोलोमाइट चूना पत्थर और जिप्सम के लिए प्रहस्तन सुविधाओं के विकास के लिए हस्तांतरित करने का प्रस्ताव है। इस प्रकार वर्तमान प्रस्ताव कंटेनर और अन्य कार्गो प्रहस्तन के लिए है। इस पृष्ठभूमि में, पत्तन ने वर्तमान प्रस्ताव 2008 दिशानिर्देशों के सिद्धांतों का अनुपालन करते हुए कंटेनर और चार अन्य विनिर्दिष्ट कार्गो के प्रहस्तन के लिए संदर्भ प्रशुल्क नियतन के लिए दायर किया है। पत्तन ने बर्थ किराया प्रभारों का प्रस्ताव नहीं किया है। चूंकि बर्थ एनएमपीटी द्वारा निर्मित की गई है, बर्थ किराया प्रभार एनएमपीटी द्वारा उगाहे जायेंगे।

संशोधित संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 अनुबद्ध करते हैं कि पत्तन संबंधित महापत्तन न्यास में उस वस्तु के लिए निर्धारित उच्चतम प्रशुल्क के आधार पर संदर्भ प्रशुल्कों का प्रस्ताव कर सकता है। यदि इस वस्तु के लिए संबंधित महापत्तन न्यास में कोई उच्चतम अपफ्रंट प्रशुल्क नियत नहीं है तो पत्तन 2008 दिशानिर्देशों के अंतर्गत किसी अन्य महापत्तन न्यास में नियत उस वस्तु के लिए नियत अपफ्रंट प्रशुल्क अपना सकता है। उक्त दिशानिर्देश आगे और अनुबद्ध करते हैं कि, यदि महापत्तन न्यास की दृष्टि में उस महापत्तन न्यास में अथवा किसी अन्य महापत्तन न्यास में 2008 दिशानिर्देशों के अंतर्गत विशिष्ट वस्तु के लिए निर्धारित प्रशुल्क, उस वस्तु के संदर्भ प्रशुल्क की वास्तविक प्रतिनिधि नहीं है तो महापत्तन 2008 दिशानिर्देशों के अंतर्गत परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए पूर्ण ब्यौरा और पर्याप्त औचित्य देते हुए इस प्राधिकरण से संपर्क करने के लिए स्वतंत्र है।

दा इंटरनैशनल कार्गो टर्मिनल एंड इंफ्रास्ट्रक्चर प्राइवेट लिमिटेड (आईसीटीआईपीएल) ने पत्तन को कंटेनर और अन्य क्लीन कार्गो दोनों के प्रहस्तन के लिए परादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) के लिए बहुउद्देशीय कार्गो इस प्राधिकरण द्वारा आधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क अपनाने का सुझाव दिया। इस संबंध में, एनएमपीटी ने स्पष्ट किया है कि पत्तन द्वारा वर्तमान परियोजना में संकल्पित परियोजना सुविधा प्रहस्तित की जाने वाली परियोजना सुविधा और वस्तुएं पीपीटी के समान नहीं हैं। अतः पत्तन द्वारा 2008 के दिशानिर्देशों का अपना प्रस्ताव दायर किया है जो 2013 के दिशानिर्देशों के अंतर्गत उपलब्ध विकल्पों में से एक है।

दिशानिर्देशों की स्थिति और एनएमपीटी द्वारा किये गए निवेदनों को ध्यान में रखकर एनएमपीटी द्वारा 2008 दिशानिर्देशों का अनुपालन करते हुए संदर्भ प्रशुल्क का प्रस्ताव स्वीकृत है।

- (iii) इस मामले की तथ्यात्मक स्थिति दर्शाते हुए जैसाकि पूर्व के पैराग्राफों में उल्लेख किया गया है, एनएमपीटी द्वारा दिनांक 16 दिसंबर, 2016 के मूल प्रस्ताव को परामर्शी प्रक्रिया के दौरान एनएमपीटी ने संशोधित किया है। एनएमपीटी ने संशोधित प्रस्ताव संगठनों/भावी बोलीकर्ताओं द्वारा दिये गए कुछेक सुझावों पर विचार किया है। उक्त संशोधित प्रस्ताव एनएमपीटी द्वारा सभी संबंधितों को भी उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था और पत्तन ने प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों/भावी बोलीकर्ताओं की टिप्पणियों पर अपनी प्रतिक्रिया भी दी है। की गई टिप्पणी को ध्यान में रखते हुए एनएमपीटी के संशोधित प्रस्ताव दिनांक 07 नवंबर, 2016 और इसके साथ-साथ कार्रवाई के दौरान प्रस्तुत सूचना/स्पष्टीकरण पर भी इस विश्लेषण में विचार किया गया है।
- (iv) इससे पहले कि पत्तन के प्रस्ताव पर आगे बढ़ा जाये, कनारा चैम्बर्स ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्रीज़ (केसीसीआई), एसोसिएशन ऑफ न्यू मंगलोर पोर्ट स्टीवडोर्स (एनएमपीएस), मंगलोर कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन (एमसीएचए), जैसी कुछेक प्रयोक्ता एसोसिएशनों ने विषयक प्रस्ताव पर विभिन्न आधार पर कठोर आपत्ति की जिन्हें पहले बताया गया है।
- (क) आपत्ति के संदर्भ में, यह बताया जाता है कि, पत्तन को यह निर्णय लेने का विशेषाधिकार है कि पीपीपी मोड में कौन सी बर्थ विकसित की जानी है और परियोजना का कार्गो प्रोफाइल क्या होगा। इस मामले में बर्थ संख्या 8 में कंटेनर टर्मिनल के विकास के लिए पत्तन ने इंजीनियर्स इंडिया लिमिटेड से विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार करवाई है। संशोधित संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश का खंड 2.2 इस प्राधिकरण को यह अधिदेश होता है

कि प्राधिकरण संबंधित पत्तन द्वारा दायर प्रस्ताव के आधार पर पीपीपी परियोजनाओं के लिए संदर्भ प्रशुल्क नियत करे। तदनुसार, पत्तन ने परियोजना की डीपीआर के पश्चात् संदर्भ प्रशुल्क के लिए इस प्राधिकरण को संपर्क किया। इसके अतिरिक्त, पत्तन के प्रस्ताव को पोर्ट के बोर्ड द्वारा भी अनुमोदित किया गया है। पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा वर्ष 2016-17 में महापत्तनों पर पीपीपी परियोजनाओं की सूची में कंटेनर प्रहस्तन के लिए बर्थ संख्या 8 पर प्रहस्तन उपस्करों की व्यवस्था करने संबंधी यह परियोजना भी शामिल है। उपरोक्त को दृष्टिगत रखते हुए, यह प्राधिकरण कंटेनर और अन्य कार्गो प्रहस्तन के लिए बर्थ संख्या 8 के संदर्भ प्रशुल्क नियतन के पत्तन के प्रस्ताव को संसाधित करने को बाध्य है।

- (ख) यह देखा गया है कि संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के पत्तन द्वारा दायर प्रस्ताव का अनुमोदन करते समय बोर्ड ने इस प्राधिकरण को सूचित करना दर्ज किया कि न्यासियों की इस संबंध में चिंता को दर्ज किया जाए। बोर्ड के अनुमोदन को भेजते समय पत्तन ने न्यासियों की चिंता के बारे में कोई विशिष्ट उल्लेख नहीं किया। पत्तन के न्यासी मंडल की बैठक के कार्यवृत्त का अवलोकन करने पर यह देखा गया कि दो न्यासियों ने यह उल्लेख किया कि वर्तमान में कंटेनर प्रशुल्क कम होने के कारण पत्तन पर कंटेनर यातायात बढ़ रहा है। प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क से कंटेनर अपवर्तित हो सकते हैं। एक और मुद्दा यह उठाया गया था कि चेन्नई पोर्ट में भीड़-भाड़ होने के कारण पत्तन को कंटेनर यातायात मिल रहा है। चेन्नई पोर्ट में भीड़-भाड़ और पड़ौसी पत्तनों में कंटेनर प्रहस्तन कम होने से एनएमपीटी पर कंटेनर यातायात कम हो जायेगा। इसलिए प्रशुल्क प्रतिस्पर्धात्मक होना चाहिए जो न केवल यातायात को बनाये रखे बल्कि पृष्ठ प्रदेश से और यातायात आकर्षित करें।

मामले के प्रसंस्करण के दौरान हितधारकों द्वारा उठाये गए इसी प्रकार के मुद्दों पर पत्तन ने स्पष्ट किया कि संदर्भ प्रशुल्क 2008 दिशानिर्देशों के अनुसार हैं और सही हैं। एनएमपीटी के दृष्टिकोण से, प्रस्तावित प्रशुल्क बाजार प्रतिस्पर्धात्मक हैं।

केसीसीआई, मामले के प्रसंस्करण के दौरान, ने बताया कि एनएमपीटी ने हितधारकों से परामर्श किये बिना ही परियोजना को आगे बढ़ा दिया। केसीसीआई यह महसूस करता है कि न्यासियों द्वारा रखी गई असहमति को प्रत्यादेश करना निरंकुश और अधिकारातीत है। इस संबंध में पत्तन ने स्पष्ट किया कि कंटेनर टर्मिनल के लिए वर्तमान पीपीपी परियोजना को मंत्रालय के निर्देशों पर लिया गया है और पत्तन के बोर्ड ने परियोजना को अनुमोदन किया है और यह कि प्रस्ताव की निगरानी प्रधानमंत्री कार्यालय (पीएमओ) द्वारा की जा रही है। इस प्राधिकरण को पत्तन द्वारा दायर प्रस्ताव के आधार पर संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए 2013 के दिशानिर्देशों के अनुसार अधिदेश प्राप्त है।

- (v) प्रस्तावित सुविधा में दो विभिन्न कार्गो गुणों अर्थात् कंटेनर कार्गो और अन्य कार्गो अर्थात् उर्वरक, चूना पत्थर, जिप्सम और डोलोमाइट के 84.375% कंटेनर और 15.625% अन्य कार्गो के अनुपात में प्रहस्तन की संकल्पना की गई है। एनएमपीटी ने दो भिन्न मानकों को अपनाया है, अर्थात् कंटेनर के लिए एनएमपीटी ने कंटेनर टर्मिनल के लिए 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों को अपनाया है और अन्य कार्गो के लिए पत्तन ने बहुउद्देशीय बर्थ के लिए निर्धारित मानदंडों को अपनाया है ताकि कंटेनर और अन्य कार्गो के लिए उत्तम उत्पादकता प्राप्त की जा सके।

पत्तन द्वारा दिये गए कारणों से और यह मानते हुए कि कंटेनर प्रहस्तन के लिए कंटेनर मानदंड अपनाने और अन्य कार्गो के लिए बहुउद्देशीय बर्थ मानदंड अपनाने के लिए एनएमपीटी द्वारा अपनायी गई पद्धति तर्कसंगत प्रतीत होती है अतः स्वीकृत है। एनएमपीटी सामान्यतः 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों का अनुपालन करता है। कुछेक मदों पर मानदंडों में विचलन जैसा दिशानिर्देशों में निर्धारित है और एनएमपीटी के प्रस्ताव पर अन्य के साथ-साथ, आगामी पैराओं में चर्चा की गई है।

(vi) इष्टतम टर्मिनल क्षमता:

(क) इष्टतम क्वे क्षमता:

(i) कंटेनर:

(क) कंटेनर प्रहस्तन के लिए संकल्पित बर्थ लंबाई 350 मीटर है। अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अनुसार, निर्धारित मानदंड 100 मीटर बर्थ लंबाई के लिए 1 क्वे गेंट्री क्रेन है। इस प्रकार निर्धारित मानदंड के अनुसार पत्तन को कम से कम 3 क्वे क्रेन लगानी चाहिए। इसके प्रति एनएमपीटीने न्यूनतम संकल्पित यातायात के आधार पर 3 क्वे गेंट्री क्रेनों के स्थान पर केवल 2 क्वे गेंट्री क्रेनों की तैनाती का प्रस्ताव किया है। अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 3.3.2 के अनुसार, प्रशुल्क का निर्धारण टर्मिनल की इष्टतम क्षमता के अनुसार किया जाना चाहिए, यातायात की भविष्यवाणी चाहे कुछ भी क्यों न हो इसके अतिरिक्त, अपफ्रंट दिशानिर्देश न तो कोई मानदंड निर्धारित करते हैं और न ही पत्तन पर भंडारण प्रयोजन के लिए आबंटित किये जाने वाले क्षेत्र पर कोई प्रतिबंध लगाते हैं। ऐसा है तो जब पत्तन को दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों को अनुपालन करते हुए इष्टतम क्वे क्षमता के पुनः निर्धारण और इष्टतम यार्ड क्षमता के पुनर्निर्धारण की सलाह दी गई थी ताकि वह (संशोधित) इष्टतम क्वे क्षमता से मेल खाती हो, तो एनएमपीटी ने स्पष्ट किया कि भंडारण यार्ड में नियंत्रण के कारण और यार्ड क्षमता की सीमा के कारण, एनएमपीटी ने दिशानिर्देशों के अनुसार 3 क्रेनों की अपेक्षा के स्थान पर 2 क्वे क्रेनों का प्रस्ताव किया। पत्तन ने आगे और अपने तर्क को यह कहते हुए प्रमाणित किया कि पश्चिमी गोदी आर्म में 4 बर्थ विकसित किये जाने का प्रस्ताव है जिसके लिए पृष्ठ भूमि क्षेत्र भी अपेक्षित होगा। कंटेनर टर्मिनल को किसी अतिरिक्त क्षेत्र का आबंटन होने से साथ की बर्थों की भावी योजना प्रभावित होगी। इस तरह पत्तन ने सीमित भूमि उपलब्धता के कारण सीमित यार्ड क्षमता की वजह से क्वे क्रेनों की संख्या के संदर्भ में विचलन को उचित सिद्ध किया है।

यह नोट करने योग्य है कि, यदि दिशानिर्देशों में निर्धारित 3 क्वे क्रेनों के मानदंड पर विचार किया जाता है, तो 5.11 एमटीपीए की इष्टतम क्वे क्षमता के प्रति इष्टतम क्वे क्षमता 7.57 एमटीपीए होगी और इष्टतम यार्ड क्षमता 5.04 एमटीपीए निर्धारित होगी, पत्तन में 3 के स्थान पर 2 क्वे क्रेनों को लगाने का प्रस्ताव किया है, ताकि इष्टतम क्वे क्षमता न्यूनाधिक इष्टतम यार्ड क्षमता के



आस-पास होगी। इसके अतिरिक्त, पत्तन ने यह दलील दी है, कि आस-पास के पत्तनों की तुलना में बर्थ की इष्टतम क्षमता और परियोजना की पूंजीगत लागत को न्यूनतम रखने के उद्देश्य से न्यूनतम अपेक्षाओं पर रखा गया है, उत्पादकता को अधिकतम और एनएमपीटी पर प्रहस्तित की जाने वाली प्रति टीईयू न्यूनतम दर रखने के लिए किया गया है।

चूंकि पत्तन का क्रेनों की संख्या को 2 तक सीमित रखने का प्रस्ताव आदर्श निवेशों की लागत के साथ प्रशुल्क का बेवजह भार न डालने की मंशा से किया गया है, इसलिए यह प्राधिकरण क्रेनों की संख्या के संदर्भ में क्वे क्रेनों की संख्या में विचलन और इस बात को मान्य करते हुए कि पत्तन द्वारा क्वे क्रेनों की प्रस्तावित संख्या में विचलन को इस प्राधिकरण द्वारा एनएमपीटी स्थित कंटेनर टर्मिनल के लिए प्रशुल्क निर्धारण के लिए 30 दिसंबर, 2009 के आदेश संख्या टीएएमपी/33/2009-एनएमपीटी के द्वारा एनएमपीटी स्थित कंटेनर टर्मिनल के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण करते समय स्वीकार क्वे क्रेन की प्रति घंटा 25 मूव पर प्रति टीईयू उत्पादकता पर दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुरूप सुविचार किया गया है।

(ख) क्वे क्रेन की प्रति घंटा 25 मूव पर प्रति टीईयू उत्पादकता पर दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुरूप सुविचार किया गया है।

(ग) दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों और सूत्र को लागू करते हुए और कंटेनर के 84.375% के हिस्से के आधार पर इष्टतम क्वे क्षमता 336302 टीईयू निर्धारित की गई है जिस पर विश्वास किया जाता है और सुविचार किया गया है। पत्तन ने टीईयू में निर्धारित इष्टतम क्षमता को मिलियन टनों में परिवर्तित किया है। 1 टीईयू = 15टन के परिवर्तन कारक लागू करते हुए 5.04 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) निर्धारित किये हैं। यह केवल कंटेनर और अन्य कार्गो की समग्र क्षमता के टनों में निर्धारण के लिए है। टीईयू में कंटेनर की इष्टतम क्षमता का परिवर्तन टनों में परिवर्तन से कंटेनर प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क निर्धारण पर कोई प्रभाव नहीं पड़ता क्योंकि प्रशुल्क कंटेनर पर प्रस्तावित किया गया है न कि टन आधार पर।

(ii) अन्य कार्गो:

(क) एनएमपीटी द्वारा अन्य कार्गो की दुलाई के लिए पोतों का 27000 टन का औसत पार्सल आकार स्वीकृत है क्योंकि यह पत्तन द्वारा अपनाये गए पोत प्रतिमानों के अनुरूप है और जिसे इस प्राधिकरण द्वारा 16 नवंबर, 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/60/2015-एनएमपीटी में एनएमपीटी पर बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए बर्थ संख्या 12 के मशीनीकरण के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क और इष्टतम क्वे क्षमता का निर्धारण करते समय स्वीकार किया गया है।

(ख) बहुउद्देश्य बर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश शुष्क कार्गो के 30000 टन से कम पार्सल आकार के लिए 7500 टन/दिन और और 30000 टन से ऊपर के पोत के पार्सल आकार के लिए 10000 टन/दिन के मानदंड निर्धारित करते हैं। यह मानदंड 20 टन इलैक्ट्रिकल लेवल लिफ्टिंग (ईएलएल) क्रेनों के 3 नग तैनात करने के लिए हैं जो कुल मिलाकर 60 टन बनता है। उपरोक्त के प्रति पत्तन ने अन्य कार्गो प्रहस्तन के लिए शिप गियर प्रयोग में लाने की संकल्पना की है।

पत्तन ने पहले अन्य कार्गो प्रहस्तन के लिए 100 टन की एक एचएमसी का प्रस्ताव किया था। मैसर्ज अदानी पोर्ट एंड स्पैशन इक्नामिक जोन लिमिटेड (एपीएसईजैडएल) ने इंगित किया कि अन्य कार्गो के अंतर्गत उर्वरकों के लिए प्रशुल्क कम यातायात के कारण ज्यादा है। एपीएसईजैडएल ने सुझाव दिया कि अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए समर्पित एचएमसी की आवश्यकता नहीं है। भावी बोलीकर्ता द्वारा दिये गए सुझाव को ध्यान में रख कर पत्तन ने अपने संशोधित प्रस्ताव में हार्बर चल क्रेन (एचएमसी) को हटा दिया और उसके स्थान पर अन्य कार्गो प्रहस्तन के लिए शिप गियर का प्रस्ताव किया है।

पत्तन ने शिप गियरों द्वारा प्रहस्तन के लिए औसत पार्सल आकार के लिए 27,000 टन/दिन पर 7560 टन/दिन की उतराई दर पर विचार किया है। 2008 के दिशानिर्देशों में शिप-गियरों द्वारा प्रहस्तन के कोई मानदंड निर्धारित नहीं है। यह मानते हुए कि एनएमपीटी द्वारा 7560 टन/दिन की सुविचारित दर शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में 30,000 टन तक के पोतों के पार्सल आकार के लिए निर्धारित मानदंडों से तुलनीय हैं, इसे स्वीकार किया जाता है।

27,000 टन के पोत के पार्सल आकार और 7560 टन/दिन की प्रहस्तन दर विचार करके एनएमपीटी ने 3.571 दिन (अर्थात् 27000 टन/7560 टन/दिन) का उतराया समय निकाला है। तब एनएमपीटी ने 3 घंटे अर्थात् 0.125 दिन का समय बर्थिंग। डी-बर्थिंग के लिए विचार है। 0.125 के प्रभाव को कलमबद्ध करने के पश्चात् एनएमपीटी अन्य कार्गो की 7304 टन/दिन [अर्थात् 7,560 टी/दिन/(3.571 दिन + 0.125 दिन = 3.696 दिन)] प्रहस्तन दर पर पहुंचा है।

इस संबंध में, यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि अपनायी गई पद्धति बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए बर्थ संख्या 12 के मशीनीकरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए एनएमपीटी द्वारा अपनायी गई पद्धति के अनुरूप है जिसे इस प्राधिकरण द्वारा 16 नवंबर, 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/60/2015-एनएमपीटी द्वारा अनुमोदित किया गया है। उक्त आदेश में, एनएमपीटी ने कोलकाता पत्तन न्यास के बाहरी टर्मिनल 1 की नदीय बहुउद्देशीय जेटी के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में अपनायी गई इसी प्रकार की पद्धति की ओर ध्यान आकर्षित किया था

जहां बर्थिंग। डी- बर्थिंग क्लीयरेंस, ज्वार के लिए प्रतीक्षा समय को कवर करने के लिए 6 घंटे के अतिरिक्त समय पर विचार किया गया था। कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) स्थित बहुउद्देशीय बर्थ का अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित 15 फरवरी, 2013 के एक अन्य आदेश संख्या टीएएमपी/75/2012-सीओपीटी में इष्टतम क्षमता का निर्धारण करते समय बर्थिंग। डी-बर्थिंग के लिए 3 घंटे के अतिरिक्त समय पर विचार किया गया था। सीओपीटी पर, ज्वार भाटे के लिए अतिरिक्त प्रतीक्षा समय की संकल्पना नहीं की गई थी इसलिए पत्तन द्वारा केओपीटी के 6 घंटे के प्रति 3 घंटे के अतिरिक्त समय पर विचार किया गया था। एनएमपीटी द्वारा बर्थ संख्या 12 के लिए प्रस्तुत किये गए स्पष्टीकरण के आधार पर, जिसे इस प्राधिकरण द्वारा नवंबर, 2015 के आदेश में स्वीकार कर लिया गया था और यह मान्य करते हुए कि यह ऊपर उल्लिखित सीओपीटी और केओपीटी के अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में अपनायी गई पद्धति के अनुरूप है, एनएमपीटी द्वारा अन्य कार्गो के लिए 7304 टन/दिन के जहाज दिवस उत्पादन निकालने के लिए, वर्तमान प्रस्ताव में अपनायी गई पद्धति, एनएमपीटी द्वारा यथासुविचारित, पर विचार किया जाता है।

- (ग) ऊपर बताये गए कारणों से, क्षमता परिकलन में एनएमपीटी द्वारा 15.625% के अन्य कार्गो के प्रतिशत हिस्से पर विचार किया जाता है।
- (घ) 7304 टन के जहाज दिवस उत्पादन और अन्य कार्गो के 15.625% के प्रतिशत हिस्से और 365 दिन के लिए 70% उपयोगिता पर विचार करते हुए अन्य कार्गो के लिए इष्टतम क्वे क्षमता 2,91,603 टन निर्धारित की गई है अर्थात् एनएमपीटी द्वारा 0.29 एमटीपीए।

(vii) इस प्रकार, कंटेनर और अन्य कार्गो की कुल क्वे क्षमता 5.3361 एमटीपीए अर्थात् 5.34 एमटीपीए (5.0445 एमटीपीए कंटेनर की जमा 0.2916 एमटीपीए अन्य कार्गो की) निकलती है जिसे एनएमपीटी द्वारा निर्धारित किया गया है, जिस पर विश्लेषण में विचार किया गया है।

(क) इष्टतम यार्ड क्षमता:

(i) कंटेनर:

(क) **ग्राउंड स्लॉट:**

2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित ग्राउंड स्लॉट मानदंड 720 टीईयू/हेक्टेयर है। दिशानिर्देशों में निर्धारित 720 टीईयू प्रति हेक्टेयर का मानदंड जेएनपीटी द्वारा किये गए निवेदन के आधार पर जेएनपीटी टर्मिनल पर अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के मामले में आशोधित कर दिया गया था। एनएमपीटी स्थित कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के मामले में, पत्तन ने ग्राउंड स्लॉट 360 टीईयू प्रति हेक्टेयर संकल्पित किया है क्योंकि एक कंटेनर को (5.90 मीटरx 2.35 मीटर) =

13.87 वर्ग मीटर अपेक्षा होती है और क्रेनों की मूवमेंट और ट्रेलरों तथा कंटेनरों के बीच में स्थान आदि की सुविधा के लिए देशांतरीय तथा अनुप्रस्थ दिशाओं में 100% अतिरिक्त क्षेत्र की जरूरत पड़ती है। (10000 वर्ग मीटर/ 27.74 वर्ग मीटर/ टीईयू = 360 टीईयू/ हेक्टेयर )। इस पर एनएमपीटी स्थित कंटेनर टर्मिनल के लिए अप्रकंट प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित 30 दिसंबर, 2009 के आदेश संख्या टीएएमपी/33/2009-एनएमपीटी में विचार किया गया था। आशोधित ग्राउंड स्लॉट को अन्य महापत्तनों के लिए अप्रकंट/ संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए भी अपनाया गया है।

वर्तमान प्रस्ताव में, कंटेनर प्रहस्तन के लिए भंडारण स्थान तीन भिन्न ज़ोनों में है और पत्तन द्वारा सुविचारित ग्राउंड स्लॉट जेएनपीटी में और एनएमपीटी के कंटेनर टर्मिनल में पहले सुविचारित स्तर से भिन्न है। पत्तन ने ग्राउंड स्लॉट की संख्या स्थान की सीमाओं के कारण निर्धारित मानदंडों से कम आंकी है। कंटेनर के भंडारण के लिए प्रस्तावित भूमि वार क्षेत्र और पत्तन द्वारा सुविचारित ग्राउंड स्लॉट कारणों सहित, नीचे सारणीबद्ध किया गया है:

भंडार स्थान	कंटेनर के भंडारण के लिए प्रस्तावित भूमि (हेक्टेयर में)	एनएमपीटी द्वारा सुविचारित ग्राउंड स्लॉटों (जीएस) की संख्या (टीईयू/हेक्टेयर )	दिये गए कारण और आधार	1 टीईयू के लिए अपेक्षित क्षेत्र
ज़ोन-1 नया यार्ड (आरटीजी द्वारा कंटेनर प्रहस्तन)	4.8	309.17	309.17 जीएस/हेक्टेयर वास्तविक भंडारण संरूपण पर आधारित है जिसमें निकासी/ पट्टा मार्ग और यूजी सेवाएं शामिल नहीं हैं परंतु भीतरी सड़कें शामिल हैं।	32.345 वर्ग मीटर
ज़ोन-2 नया यार्ड (रीच स्टैकर द्वारा)	0.9	260	260 जीएस/हेक्टेयर	38.462 वर्ग मीटर

कंटेनर प्रहस्तन)			भीतरी सड़कों पर सुविचार करते हुए	
वर्तमान यार्ड (रीच स्टैकर द्वारा कंटेनर प्रहस्तन)	5.4	260	260 जीएस/हेक्टेयर भीतर सड़कों पर सुविचार करते हुए	38.462 वर्ग मीटर

पत्तन द्वारा दिये गए कारणों और यह मान्य करते हुए कि यह व्यवहार्यता रिपोर्ट पर आधारित है और वास्तविक भंडारण संरूपण पर विचार करते हुए, एनएमपीटी द्वारा सूचित की गई स्थिति/ कारण पर इष्टतम यार्ड क्षमता के निर्धारण के लिए विश्वास किया जाता है।

फरवरी, 2008 के दिशानिर्देशों का खंड 3.2 इस प्राधिकरण को पत्तन की विशिष्ट स्थितियों को ध्यान में रखते हुए संबंधित पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तुत औचित्य के आधार पर मानदंडों में आवश्यक समायोजन करने को अनुमत करता है।

(ख) औसत स्टैक ऊंचाई:

अपफ्रंट प्रशुल्ल दिशानिर्देश 2.5 की औसत स्टैक ऊंचाई निर्धारित करते हैं जिसका एनएमपीटी ने अनुपालन किया है।

(ग) औसत विराम समय:

अपफ्रंट प्रशुल्ल दिशानिर्देश औसत विराम समय निर्यात कंटेनरों के लिए 4 दिन और आयात कंटेनरों के लिए 2 दिन विनिर्दिष्ट करते हैं। निर्धारित मानदंडों के आधार पर एनएमपीटी ने अपने मूल प्रस्ताव में 3 दिन के औसत विराम समय पर सुविचार किया था।

मामले के प्रसंस्करण के दौरान, भावी बोलीकर्ताओं में से एक, मैसर्स अडानी पोर्ट्स एंड स्पेशल इक्नमिक जोन लि. (एपीएसईजैडएल) ने निवेदन किया कि मुंद्रा और कट्टूपल्ली के कंटेनर टर्मिनलों में मानक प्रतिमानों के अनुसार आयात कंटेनरों के लिए औसत विराम समय 4 दिन और निर्यात कंटेनरों के लिए 7 दिन है। अतः एपीएस ईजैडएल ने सुझाव दिया कि मुंद्रा और कट्टूपल्ली के कंटेनर टर्मिनलों में मानक प्रतिमानों के अनुसार आयात कंटेनरों के लिए औसत विराम समय 4 दिन और निर्यात कंटेनरों के लिए 7 दिन किया जाए।

यद्यपि पत्तन ने पहले यह बताया था कि अंतिम संशोधन प्रस्ताव में औसत विराम समय के निष्पादन मानक में कोई परिवर्तन नहीं होगा, पत्तन ने, एपीएसईजैडएल के अनुरोध पर इष्टतम यार्ड क्षमता निर्धारित के लिए आयात कंटेनरों के लिए 4 दिन और वित्तीय कंटेनरों के लिए 5 दिन और औसत विराम समय 4.5 दिन अर्थात् (4+5/2) पर विचार

किया। पत्तन ने आशोधित विराम समय के अनुसार निष्पादन मानक भी आशोधित किया है। यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि अन्य सभी कंटेनर टर्मिनलों में, औसत विराम समय पर निर्धारित मानदंडों के अनुसार ही सुविचार किया जाता है। चूंकि वर्तमान मामले में, पत्तन ने भावी बोलीकर्ता के सुझाव पर निर्धारित मानदंड को आशोधित करने का प्रस्ताव किया है, प्राधिकरण ने इस संशोधित प्रस्ताव के साथ जाने का निर्णय लिया है जिसका प्रभाव केवल यार्ड क्षमता पर पड़ता है और संदर्भ प्रशुलक निर्धारण से इसका कोई संबंध नहीं है।

- (घ) दिशानिर्देशों में निर्धारित सूत्र और एनएमपीटी द्वारा सुविचारित प्रतिमानों के आधार पर यार्ड क्षमता 3,40,887 टीईयू निकलती है। जैसा कि पहले बताया गया है, पत्तन ने टीईयू में निर्धारित इष्टतम क्षमता को मिलियन टनों में परिवर्तित किया है। 1 टीईयू = 15टन के परिवर्तन कारक लागू करते हुए 5.11 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) निर्धारित किये हैं।

(ii) अन्य कार्गो:

यह मान्य करते हुए कि, 2008 दिशानिर्देश न तो बहुउद्देशीय कार्गो के लिए इष्टतम यार्ड क्षमता निर्धारण के कोई मानदंड निर्धारित करते हैं और न ही यह बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए इष्टतम यार्ड क्षमता निर्धारण की संकल्पना करते हैं, अन्य कार्गो के लिए इष्टतम यार्ड क्षमता के निर्धारण के लिए इसे आवश्यक नहीं पाया जाता है। एनएमपीटी ने अन्य कार्गो के लिए यार्ड क्षमता का निर्धारण न करके सही किया है।

- (iii) (क) कंटेनर प्रहस्तन के लिए, इष्टतम क्षमता 3,36,302 टीईयू अर्थात् 5.0445 एमटीपीए (5.04 एमटीपीए) पर एनएमपीटी द्वारा यथा-सुविचारित इष्टतम कवे और यार्ड क्षमताओं में से निम्न होने के कारण विचार किया गया है।
- (ख) उक्त विश्लेषण के आधार पर, अन्य कार्गो के लिए सुविचारित इष्टतम क्षमता, 2,91,603 टन अर्थात् 0.29 एमटीपीए पर इष्टतम कवे क्षमता के अनुसार एनएमपीटी द्वारा विचार किया गया है।
- (ग) इस प्रकार, कुल इष्टतम क्षमता, टनों में, कंटेनर प्रहस्तन के लिए 5.0445 एमटीपीए जमा अन्य कार्गो के लिए 0.29 एमटीपीए है जैसाकि एनएमपीटी ने दोनों कार्गो वर्गों के लिए इष्टतम कवे क्षमता के आधार पर सुविचार किया है।

(viii) पूँजीगत लागत:

एनएमपीटी द्वारा परियोजना के लिए आकलित पूँजीगत लागत 278.96 करोड़ रुपये है जिसमें से 276.96 करोड़ रु. कंटेनर कार्गो के लिए और 2.00 करोड़ रु. अन्य कार्गो की उपस्कर लागत के लिए हैं, जैसे कि नीचे ब्यौरा दिया गया है:

## (क) कंटेनर प्रहस्तन के लिए:

## (i) सिविल कार्य:

अपफ्रंट दिशानिर्देश मोटे तौर पर कंटेनर टर्मिनल के लिए सिविल कार्यों का संकेत करता है और पत्तन से सिविल लागत के आकलन की अपेक्षा करता है। एनएमपीटी ने कंटेनर प्रहस्तन के लिए सिविल लागतों का आकलन 51.81 करोड़ रु. किया है। पत्तन ने दो चरणों में सिविल कार्यों का ब्यौरा भी दिया है जिनमें अग्नि जल (पाइप, वाल, पम्प व समुद्री जल के लिए उपयुक्त) हाइड्रॉन्ट सामग्री पटरियां (कंटेनर स्टैकयार्ड से संबंधित सुविधाएं) व सड़कें, वर्षा जल निकास और सड़क पार पाइप शामिल हैं और कुल मिलाकर 51.81 करोड़ रु. बनते हैं। पत्तन ने सिविल कार्यों के लिए 51.81 करोड़ रुपये का आकलन प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क निकालने के लिए सिविल कार्यों की पूँजीगत लागत में सुविचार किया है। एनएमपीटी ने सिविल कार्यों के आकलन के समर्थन में कोई दस्तावेज़ी साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया है। तथापि, सिविल कार्यों का आकलन परामर्शदाताओं की डीपीआर पर निर्धारित है। पत्तन का प्रस्ताव बताया है कि पूँजीगत लागत वर्ष 2016 की दूसरी तिमाही की बाजार दरों पर आधारित है। पत्तन ने पुष्टि की है कि उसने आकलनों में ग्राह्य करों को कलमबद्ध किया है।

2008 दिशानिर्देश इस प्राधिकरण से संबंधित पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तुत सिविल लागत आकलनों पर विचार करने की अपेक्षा रखते हैं। चूंकि सिविल कार्यों के पूँजीगत लागत आकलन डीपीआर पर आधारित है, उस पर विश्वास किया जाता है और विश्लेषण में सुविचार किया जाता है।

## (ii) उपस्कर लागत:

एनएमपीटी ने दिशानिर्देशों में कंटेनर टर्मिनल के लिए निर्धारित उपस्कर की प्रासंगिक सूची से कुछ विचलनों का प्रस्ताव किया है, जो इस प्रकार हैं:-

- (क) जैसा कि पहले बताया गया है 3 क्वे क्रेनों के स्थान पर दो क्रेनों पर विचार किया गया है जिसे पहले दिये गए कारणों से स्वीकार कर लिया गया है।
- (ख) दिशानिर्देशों के अनुसार उपस्करों की प्रासंगिक सूची (क्वे क्रेन के अतिरिक्त) और एनएमपीटी द्वारा सुविचारित, समझने की सहजता के लिए नीचे सारणीबद्ध किया जा रहा है:-

कंटेनर प्रहस्त उपस्कर	मानदेय	एनएमपीटी कंटेनर टर्मिनल के लिए लागू प्रासमिक सूची के अनुसार उपस्करों की संख्या	एनएमपी टी द्वारा प्रस्तावित उपस्कर
रेल लगी (आरएमक्यूसी)	6 रेक /दिन प्रहस्तन के लिए 1नग	6 रेक /दिन प्रहस्तन के लिए 1नग	शून्य
रबड़ टायर लगी गैट्री केन (आरटीसीजी)	1 क्यूसी के लिए 3 नग	6 नग	6
रीच स्टैकर और/ अथवा टॉप लिफ्ट ट्रक	9 आरटीजी के लिए 1 नग	1	7
ट्रैक्टर ट्रेलर	1 क्यूसी के लिए 6 नग	12	21
फार्क लिफ्ट ट्रक	-	-	4

जहां तक आरटीजीसी का संबंध है, यह लगाये जाने के लिए प्रस्तावित 2 क्रेनों के निर्धारित मानदंडों के अनुसार पायी गई हैं। पत्तन ने अन्य उपस्करों के संबंध में उपस्कर की प्रासमिक सूची से विचलन के निम्नलिखित कारण बताए हैं:

- (i) ले आउट बाधाओं के आधार पर उपस्करों की वास्तविक अपेक्षाओं को ध्यान में रख कर (कंटेनर तीन स्थानों पर प्रहस्तित किये जा रहे हैं- वर्तमान यार्ड नया यार्ड और रेल लदान क्षेत्र) निकास नीति और व्यावहारिक रूप से संभव लिफ्टों की संख्या के आधार पर, एनएमपीटी के 3 (तीन) स्टैकयार्ड प्रस्तावित किये हैं, जिनमें से 2 स्टैकयार्डों का प्रचालन पूर्णतः रीच स्टैकरों से किया जाना प्रस्तावित है, जबकि शेष 1 (एक) स्टैकयार्ड का आरटीजीसी के साथ किया जाएगा। पूर्णतः रीच स्टैकरों से परिचालित स्टैक यार्डों की आर एंड डी अपेक्षाओं और रेल कंटेनर डीपू को ध्यान में रख कर एनएमपीटी ने कुल 7 रीच स्टैकरों और 6 आरटीजीसी का प्रस्ताव किया है। यह भी की रेल लदान रीच स्टैकरों से किया जाएगा।

पत्तन द्वारा किये गए निवेदन पर भरोसा करते हुए और यह मान्य करते हुए कि किसी भी प्रयोक्ता/ बोलीकर्ता ने कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत के आकलन में आरएमजीसी को शामिल न करने पर कोई प्रत्यक्ष टिप्पणी नहीं की है, पत्तन द्वारा प्रस्तावित विचलन स्वीकृत हैं। इसके अतिरिक्त, पत्तन द्वारा दिये गए



- (ii) स्पष्टीकरण के आधार पर रीच स्टैकर के संबंध में उपस्करों की प्रासमिक सूची में से पत्तन द्वारा प्रस्तावित विचलन पर विश्वास किया जाता है और स्वीकृत है। मूल प्रस्ताव में, पत्तन ने कंटेनर प्रहस्तन के लिए ट्रैक्टर ट्रेलर प्रस्तावित नहीं किये थे। तथापि, संशोधित प्रस्ताव में 12 की प्रासमिक अपेक्षा के प्रति 21 ट्रैक्टर ट्रेलरों का आकलन किया है। पत्तन ने बताया है कि मूल प्रस्ताव में ट्रैक्टर ट्रेलरों को प्रचालन लागत आकलन में शामिल किया गया था न कि परियोजना की पूंजीगत लागत में। तथापि, संशोधित प्रस्ताव में एनएमपीटी ने डीपीआर के अनुसार पूंजीगत लागत के एक भाग के रूप में 21 (इक्कीस) ट्रैक्टर ट्रेलरों की संकल्पना की है।

इस संबंध में, यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि पत्तन का मूल प्रस्ताव ट्रैक्टर ट्रेलर लागत का अलग से अनुमान नहीं दर्शाता जैसा कि पत्तन ने बताया है। दूसरे पत्तन ने परियोजना के लिए कोई संशोधित डीपीआर भी प्रस्तुत नहीं की है जिसमें संशोधित प्रस्ताव में आशोधित पूंजीगत लागत आकलित की गई हो।

एपीएसईजैड ने भी यह पाया है कि संशोधित प्रस्ताव में पत्तन ने ट्रैक्टर ट्रेलरों (टीटी) के लिए अतिरिक्त पूंजीगत लागत शामिल की है। तथापि, बाज़ार के व्यवहार के अनुसार किसी कंटेनर टर्मिनल के पास टीटी नहीं हैं। टीटी हमेशा किराये पर लिए जाते हैं और इस मानक बाज़ार प्रथा का मुद्रा हज़ीरा, कटटूपल्ली, जेएनपीटी और अन्य बहुत से कंटेनर टर्मिनलों /पत्तनों में अनुपालन किया जाता है।

इस संबंध में एनएमपीटी ने स्पष्ट किया है कि पत्तन ने ट्रैक्टर ट्रेलर के लिए किराया विकल्प और क्रय विकल्प के लिए लागत लाभ विश्लेषण किया है। इसके परिणाम के आधार पर किराये की अपेक्षा ट्रैक्टर ट्रेलरों की खरीद अधिक व्यवहार्य है। अतः पत्तन ने ट्रैक्टर ट्रेलरों को किराये पर लेने की स्थान पर खरीदने का प्रस्ताव किया है। पत्तन द्वारा दिये गए तर्क के आधार पर, पत्तन द्वारा प्रस्तावित टीटी की संस्था कंटेनर प्रहस्तन के लिए विश्वसनीय है, अतः स्वीकृत है।

- (iii) फार्क लिफ्ट ट्रकों का जहां तक संबंध है, पत्तन ने बताया है कि प्रस्ताव में फार्क लिफ्टों पर विचार किया गया है, क्योंकि दो स्टैक यार्डों का प्रचालन पूर्णतः रीच स्टैकरों द्वारा ही किया जाना है। फार्क लिफ्टों का प्रयोग यार्ड क्षेत्र में हलके/खाली कंटेनरों को प्रहस्तित करने के लिये किया जायेगा न कि क्वे क्षेत्र में/पत्तन द्वारा दिये गए तर्क के आधार पर, यार्ड में कंटेनर प्रहस्तन के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित फार्क लिफ्टों की संख्या पर विश्वास किया जाता है अतः स्वीकृत है।
- (iv) संक्षेप में, पत्तन द्वारा तैनाती के लिए प्रस्तावित 2 क्यूसी द्वारा प्रहस्तित कंटेनरों की अनुपूरकता के लिए आरटीजीसी, रीच स्टैकर फार्क लिफ्ट ट्रकों और ट्रैक्टर ट्रेलरों की प्रस्तावित संख्या स्वीकृत है।

(ग) यह देखा गया है कि, क्वे क्रेनों, आरटीजीसी, रीच स्टैकरों और फार्क लिफ्ट ट्रकों के लिए आकलित पूंजीगत लागत डीपीआर के अनुसार है, अतः स्वीकृत है। जहां तक ट्रैक्टर ट्रेलरों का संबंध है, पत्तन द्वारा सुविचारित यूनिट पर प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 में सांकेतिक यूनिट दर के निकट है। एनएमपीटी ने पुष्टि की है कि पूंजीगत लागत आकलन में विदेश से आयातित उपस्करों पर ग्राहक सीमाशुल्क लागत और स्वदेशी उपस्करों पर शुल्क और कर शामिल हैं। एनएमपीटी ने पूंजीगत लागत आकलन में किसी ईपीसीजी लाभ की संकल्पना नहीं की है। बोलीकर्ताओं में से एक मैसर्स बोलोर अफ्रीका लॉजिस्टिक्स एसएस फ्रांस इंडिया पोर्ट्स एंड लॉजिस्टिक्स प्रा. लि. के साथ एक संघ में बताया है कि यद्यपि ईपीसीजी लाभ डीजीएफटी द्वारा मंजूर किये जाते हैं, राजस्व आसूचना विभाग प्रशुल्क मुख्य आयात स्वीकार नहीं करता। एनएमपीटी द्वारा 195.48 करोड़ रु. की कुल उपस्कर लागत पर विश्वास किया जाता है और उस पर विश्लेषण में विचार किया जाता है।

(घ) आईटी सिस्टम प्रणाली लागत और कंटेनर के अन्य लागत:

आईटी सिस्टम और अन्य मदों के लिए पूंजीगत लागत दिशानिर्देशों में निर्धारित सिविल लागत और कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत का क्रमशः 2% और 10% आकलित की गई है।

(ङ) इस प्रकार, कंटेनर प्रहस्तन के लिए आकलित कुल पूंजीगत लागत, एनएमपीटी द्वारा यथा-आकलित 276.96 करोड़ रु. पर सुविचार किया गया है।

(iii) अन्य कार्गो:

(क) सिविल निर्माण कार्य:

पत्तन ने अन्य कार्गो के लिए किसी सिविल कार्य का आकलन नहीं किया है। उल्लेख किये जाने पर, एनएमपीटी ने स्पष्ट रूप से बताया कि अन्य कार्गो के लिए किसी सिविल कार्यों की संकल्पना नहीं की गई है। एनएमपीटी ने पुष्टि की है कि कोई भी सिविल कार्य अन्य कार्गो प्रहस्तन के लिए नहीं है। एनएमपीटी द्वारा दिये गए स्पष्टीकरण पर विश्वास किया जाता है।

(ख) उपस्कर लागत:

दिशानिर्देश बहुउद्देशीय बर्थ के लिए उपस्कर की सूची निर्धारित करते हैं जिनमें लेवल लफिंग घाट क्रेन, फॉर्कलिफ्ट ट्रक, पे लोडर्स, विद्युत और प्रदीपन तथा संचार शामिल हैं।

अन्य कार्गो की मात्रा 0.29 एमटीपीए पर औसत मासिक 23,778 टन (0.20/12) प्रहस्तन करती है और विरले ही पोत आता है (प्रत्येक 30-35 दिन में एक पोत)। अन्य कार्गो के लिए कार्गो प्रहस्तन की थोड़ी और विरली किस्म

होने के कारण, एनएम्पीटी ने 100 टन क्षमता की। एचएमसी, 2 पे लोडर्स, 1 हॉपर, 6 डम्पर्स पर विचार किया था।

भावी बोलीकर्ताओं में से एक मैसर्स अदानी पोर्टल एंड सेज़ लि. ने उल्लेख किया कि अन्य कार्गो प्रहस्तन के लिए समर्पित एचएमसी अपेक्षित नहीं है। अनुमानित यातायात के लिए शिप गियर्स का प्रयोग किया जा सकता है। इस पृष्ठ भूमि में एनएम्पीटी ने भावी बोलीकर्ता के सुझाव पर संशोधित प्रस्ताव में 100 टन क्षमता की एक हार्बर चल क्रेन (एचएमसी) को कम कर दिया। पत्तन ने अन्य कार्गो प्रहस्तन के लिए शिप गियर्स का प्रयोग किया जायेगा। इसके अतिरिक्त अन्य कार्गो प्रहस्तन की कम मात्रा को देखते हुए, डम्पर्स को, जो अधिकतर समय कार्गो की कार्गो प्रहस्तन लागतों को व्यय करने और पोत-काल और कार्गो उपलब्धि में अस्थिरता से प्रस्ताव को जोखिम से बचाने के लिए किया गया है।

अन्य कार्गो प्रहस्तन के लिए संशोधित प्रस्ताव में एनएम्पीटी द्वारा सुविचारित कार्गो प्रहस्तन उपस्करों में इस प्रकार दो पे-लोडर्स और दो मोबाइल हॉपर शामिल हैं। पे-लोडर्स की पूंजीगत लागत डीपीआर के अनुसार है। जहां तक हॉपर की लागत का संबंध है, डीपीआर ने 1 करोड़ रु. की यूनिट लागत आकलित की है जिसे संशोधित प्रस्ताव में घटाकर 0.55 करोड़ रु. कर दिया गया है। वी. ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास के हाल ही के प्रस्ताव में हॉपर की पूंजीगत लागत 0.40 करोड़ रु. आंकी गई है जैसी कि पत्तन ने आकलित की है। बहुउद्देशीय बर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 इस प्राधिकरण से अपेक्षा करते हैं कि उस उपस्कर लागत पर विचार किया जाए जिसे पत्तन ने आकलित किया है। ऐसा है और पत्तन द्वारा दिये गए कारणों के आधार पर और यह मान्य करते हुए कि संशोधित प्रस्ताव में अन्य कार्गो प्रहस्तन के लिए उपस्कर प्रोफाइल में पत्तन द्वारा किये गए आशोधन भावी बोलीकर्ता के सुझाव को ध्यान में रखकर किया गया है, कार्गो प्रहस्तन के लिए और इसकी पूंजीगत लागत एनएम्पीटी द्वारा संकल्पित स्तर पर सुविचारित है।

(iv) अन्य कार्गो के लिए विविध लागत:

अन्य मदों के लिए पूंजीगत लागत दिशानिर्देशों में दिये गए मानदंडों के अनुसार सिविल लागत और अन्य कार्गो के लिए उपस्कर लागत के योग के 5% के समान आकलित की गई है।

(v) इस प्रकार, अन्य कार्गो प्रहस्तन के लिए आकलित कुल पूंजीगत लागत 2.00 करोड़ रु. है जैसी एनएम्पीटी ने आकलित की है।

(vi) एनएम्पीएस और केसीसीआई ने उल्लेख किया है कि एनएम्पीटी ने भावी बोलीकर्ताओं को पहले 5 वर्ष के लिए अथवा जब तक वे बर्थ क्षमता के 75% तक नहीं पहुंचते, जो भी पहले हो परियोजना की वित्तीय व्यवहार्यता के लिए पुराने उपस्करों का उपयोग करने की अनुमति दी है। इस प्रकार, बोलीकर्ताओं के साथ-साथ एनएम्पीटी यह भी स्वीकार करता है कि, परियोजना वित्तीय रूप से व्यवहार्य नहीं है और इसलिए आरएफक्यू में स्थापित शर्तों से विचलन होता है। उन्होंने यह स्पष्टीकरण चाहा है कि क्या महापत्तन न्यासों में पीपीपी

परियोजनाओं पर प्राधिकरण दिशानिर्देशों, 2008 के अनुसार इस प्रकार की रियायत अनुज्ञेय है।

इस संदर्भ में पत्तन ने स्पष्ट किया है कि आरंभिक चरणों में कंटेनर कार्गो यातायात आकलन कम रहने की संभावना होने का कारण, पत्तन ने ग्राही को 5 वर्ष यह परियोजना क्षमता 75% पहुंचने तक, जो भी पहले हो, पुराने उपस्कर का प्रयोग करने की अनुमति दी है। तथापि, पुराने उपस्करों का प्रयोग आरंभिक चरणों के दौरान तक और नए उपस्कर के लिए स्थापित निष्पादन मानकों के पूरा करने की शर्त पर दी गई है और इसलिए उत्पादकता में कोई बाधा नहीं आयेगी। यह उसके बोर्ड के अनुमोदन से किया गया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि प्रशुल्क नए उपस्करों के लिए चाहा और निर्धारित करना जरूरी है।

प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 उपस्करों की प्रासमिक सूची सहित मानदंड निर्धारित करते हैं। पत्तन ने उक्त दिशानिर्देशों के अनुपालन में प्रस्ताव दायर किया है और निर्धारित मानदंडों से विचलन के कारण स्पष्ट किये हैं। परियोजना की आरंभिक अवधि में पुरानी क्रेन के प्रयोग को अनुमति देने का मामला पत्तन द्वारा पत्तन के बोर्ड के अनुमोदन से लिया गया निर्णय है। पत्तन ने प्रशुल्क और निष्पादन मानकों की वांछा नए उपस्करों के उपयोग के साथ पूर्ण टर्मिनल के लिए की है। पत्तन द्वारा दिये गए कारणों से यह प्राधिकरण पत्तन के प्रस्ताव पर विचार करता है।

- (ix) उक्त विश्लेषण के आधार पर, कंटेनर प्रहस्तन अन्य कार्गो दोनों के लिए कुल पूंजीगत लागत 278.96 करोड़ रु. (276.96 करोड़ रु. + 2 करोड़ रु.) निकलती है, जैसा एनएमपीटी ने आकलित की है।
- (x) नियोजित पूंजी पर प्रतिफल आकलित संशोधित पूंजीगत लागत का 16% परिकलित किया गया है जो कि दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार है।
- (xi) प्रचालन लागत:
  - (क) कंटेनर कार्गो:

(i) विद्युत लागत:

- (क) विद्युत की खपत, मानकों के अनुसार 8 के डब्ल्यूएच प्रति टीईयू सुविचारित है।
- (ख) पत्तन ने कंटेनर प्रहस्तन के लिए 14.93 हेक्टेयर क्षेत्र के लिए 2.4 लाख यूनिट/हेक्टेयर / वर्ष सामान्य प्रदीपन के लिए विद्युत खपत पर विचार किया है। अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश कंटेनर टर्मिनल और बहुउद्देशीय बर्थ के लिए प्रदीपन के लिए विद्युत की खपत के मानदंड निर्धारित नहीं करते। निस्संदेह यार्ड का प्रदीपन अनिवार्य है। इस आधार पर इस प्राधिकरण ने 16 नवंबर, 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/60/2016-एनएमपीटी के द्वारा बर्थ संख्या 12 में बल्क कार्गो प्रहस्तन के अपफ्रंट प्रशुल्क निकालते समय तरल टर्मिनल सामान्य प्रदीपन की विद्युत खपत के लिए 2,40,000 यूनिट प्रति हेक्टेयर प्रति वर्ष का मानक अपनाया था। इसी

अनुरूपता पर, पत्तन द्वारा आकलित 14.93 हेक्टेयर के लिए 2.4 लाख यूनिट/हेक्टेयर / वर्ष के अनुसार सामान्य प्रदीपन के लिए रु. की यूनिट दर पर विद्युत लागत, इस प्रस्ताव में स्वीकृत है।

- (ग) संशोधित प्रस्ताव में, एनएमपीटी द्वारा सुविचारित विद्युत की यूनिट लागत, 10.98 रु. प्रति यूनिट रखी है जिसका मंगलोर इलेक्ट्रिसिटी सप्लाई कं. लि. द्वारा जारी बिलों की प्रतियों से साक्ष्य प्रस्तुत किया गया है। मैसर्ज बोलोरे अफ्रीका लॉजिस्टिक्स एसएएस (बीएएल) फ्रांस द्वारा इंडियन पोर्ट एंड लॉजिस्टिक्स प्राइवेट लिमिटेड के सहयोग से उठाया गया मुद्दा कि विद्युत लागत का आकलन करते समय पत्तन द्वारा 6 लाख रु./माह का बिजली के बिलों में दर्शाया गया मांग प्रभार सुविचारित नहीं किया गया है, एनएमपीटी द्वारा संशोधित प्रस्ताव में सुविचारित कर लिया गया है। पत्तन ने बीएएल द्वारा उठाये गए मुद्दे को स्वीकार करते हुए बिजली की यूनिट दर को मूल प्रस्ताव में सुविचारित 8.15 रु. प्रति यूनिट से संशोधित प्रस्ताव में बढ़ाकर 10.98 रु. प्रति यूनिट कर दिया है।
- (घ) तदनुसार, पत्तन द्वारा आकलित स्तर पर कंटेनर प्रहस्तन के लिए सुविचारित विद्युत लागत 2.95 करोड़ रु. और सामान्य प्रदीपन के लिए 3.93 करोड़ रु. है।

(ii) ईंधन लागत:

ईंधन की खपत, दिशानिर्देशों में निर्धारित खपत मानदंडों के अनुसार 4 लीटर प्रति टीईयू है। ईंधन की सुविचारित यूनिट लागत प्रचलित दर पर 55.79 रु. प्रति लीटर सूचित की गई है जिसके साक्ष्य में कंटेनर प्रहस्तन सुविधाओं के ईंधन बिल की प्रति प्रस्तुत की गई है, सुविचारित की जाती है।

(iii) मरम्मत और अनुरक्षण लागत:

कंटेनर कार्गो के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार, सिविल कार्यों पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत सिविल लागत का 1% और यांत्रिक उपस्करों पर 2% है। एनएमपीटी ने मरम्मत और अनुरक्षण लागत निर्धारित मानदंडों के अनुसार आकलित की है अतः सुविचारित है।

(iv) बीमा लागत:

कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप के लिए बीमा लागत सकल स्थायी परिसंपत्तियों का 1% आकलित की है जो दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुरूप है।

(v) मूल्यह्रास:

दिशानिर्देशों के अनुसार, कंपनी अधिनियम में निर्धारित सीधी रेखा विधि (एसएलएम) के अनुरूप मूल्यह्रास दरों का परिकलन किया जाना चाहिए। एनएमपीटी ने सिविल परिसंपत्तियों पर 3.17% प्रति वर्ष की दर से और यांत्रिक परिसंपत्तियों पर 9.5% प्रति वर्ष की दर से मूल्यह्रास परिकलन किया है।

एनएमपीटी द्वारा सुविचारित मूल्यहास दर अन्य संदर्भ प्रशुल्क मामलों के अनुरूप है, जहां पत्तन ने सुविचारित मूल्यहास दर के समर्थन में कंपनी अधिनियम 2013 के संगत उद्धरण प्रस्तुत किये हैं।

मूल्यहास परिकलन करते समय, आईटी लागत और अन्य पूंजीगत लागत को सिविल और उपस्कर लागत के अनुपात के अनुसार विधिवत् परिकलित किया है। इसे अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में अपनायी गई पद्धति के अनुरूप पाया गया है अतः स्वीकृत है।

(vi) लाइसेंस शुल्क:

(क) अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश अनुबद्ध करते हैं कि पत्तन भूमि के लिए पट्टा किराया संबंधित महापत्तन न्यासों के दरमानों में नियत दरों के आधार पर आकलित किये जाएंगे।

(ख) पत्तन ने पुष्टि की है कि वर्तमान विकसित भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क की यूनिट दर 37.38 रु./वर्ग मीटर/माह है और नई भूमि के लिए 20.80 रु./वर्ग मीटर/ माह सुविचारित लागू वार्षिक वृद्धि कारक पर विचार करने के पश्चात् दरमानों में निर्धारित मनमबुर गांव पर लागू पट्टा किराये के अनुसार है। एनएमपीटी द्वारा आकलित भूमि का लाइसेंस शुल्क सुविचारित है। भू-क्षेत्र के लिए आकलित लाइसेंस शुल्क के अतिरिक्त, एनएमपीटी ने जल क्षेत्र के लिए भी लाइसेंस शुल्क का आकलन किया है। जल क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क की यूनिट दर 10.40 रु./वर्ग मीटर/माह सुविचारित की गई है जो भूमि पट्टा किराये के लाइसेंस शुल्क से 50% पर है। इसलिए जल क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क का आकलन सुविचारित है, जैसा एनएमपीटी ने आकलित किया है।

(vii) अन्य व्यय:

अन्य मदों के लिए प्रचालन लागत, दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार कंटेनर कार्गो के लिए स्थायी परिसंपत्तियों (उन टर्मिनलों के लिए जिनकी क्षमता 0.5 मिलियन टीईयू से अधिक है) के सकल मूल्य के 10% पर आकलित की गई है।

अन्य व्यय आकलन के लिए निर्धारित मानदंड स्थायी परिसंपत्तियों के सकल मूल्य का 10% है (उन टर्मिनल के लिए जिनकी क्षमता 0.5 मिलियन टीईयू से कम है) और अन्य के लिए 10% (अर्थात् 0.5 मिलियन टीईयू से अधिक क्षमता वाले टर्मिनल)। पत्तन ने मूल प्रस्ताव में परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के 15% पर अन्य व्ययों का आकलन किया था। एपीएसईजैड ने उल्लेख किया कि 15% पर अन्य व्यय का मानदंड उंचा है। उन्होंने इस सकल परिसंपत्ति मूल्य का 7% करने का सुझाव दिया। एपीएसईजैड ने प्राधिकरण को आग्रह किया कि इस पर वास्तविक

प्रशुल्क की नज़र से ही न देखा जाए बल्कि प्रयोक्ता के हितों का संरक्षण किया जाये और अनावश्यक प्रशुल्क भार न डाला जाये।

एपीएसईजैड के सुझाव के मद्देनज़र, पत्तन ने इस मद की समीक्षा की और महसूस किया कि सकल स्थायी परिसंपत्ति मूल्य का 15% का आकलन अधिक है। पत्तन ने एपीएसईजैड के सुझाव के आधार पर संशोधित प्रस्ताव में 0.5 मिलियन टीईयू से कम क्षमता वाले टर्मिनल के लिए लागू मानदंड का अपनाते हुए अन्य व्ययों को सकल स्थायी परिसंपत्ति के मूल्य के 15% से घटा कर 10% कर दिया। चूंकि मानदंडों में उक्त विचलन भावी बोलीकर्ता द्वारा उठाये गए मुद्दे से प्रभावित हुआ है, एनएमपीटी द्वारा सकल स्थायी परिसंपत्ति मूल्य के 10% पर आकलित अन्य व्यय सुविचारित है।

इस मद का परिकलन करते समय, अन्य परिसंपत्तियों की पूंजीगत लागत को सिविल और उपस्कर लागत को आनुपातिक आधार पर विधिवत् लिया गया है जैसा अन्य अपफ्रंट मामलों में अपनाया जाता है।

- (xii) उक्त विश्लेषण के आधार पर कुल प्रचालन लागत 77.62 करोड़ रु. बनती है जैसा कंटनेर प्रहस्तन के लिए एनएमपीटी द्वारा आकलित किया गया है।

(क) अन्य कार्गो:

(i) विद्युत लागत:

(क) एनएमपीटी ने हाइड्रालिक्स सैक्टर गेट और जैक के साथ 2 नग टायर लगे गैर-यांत्रिक चल हॉपरो के प्रस्ताव किया है। पत्तन ने पुष्टि की है कि हॉपर विद्युत चलित हैं। एनएमपीटी द्वारा हॉपरो के लिए बिजली की खपत का अनुमान 374 यूनिट/दिन अर्थात् 11 के डब्ल्यू X 2 नग हॉपर X 20 घंटे X लोड फैक्टर (0.85) लगाया है। किसी भी प्रयोक्ता/ भावी बोलीकर्ता ने एनएमपीटी द्वारा सुविचारित बिजली की खपत पर प्रतिकूल टिप्पणी नहीं की है। पत्तन ने 0.27 करोड़ रु. की हॉपरो की बिजली खपत का आकलन किया है [अर्थात् 187 यूनिट X 2 नग हॉपर X 10.98 रु./यूनिट X (0.29 एमटीपीए / 7560 टीपीडी)]।

(ख) एनएमपीटी द्वारा सामान्य प्रदीपन के लिए बिजली की 2.4 लाख यूनिट/ हेक्टेयर/वर्ष खपत का आकलन अन्य कार्गो हेतु आबंटित की जाने वाली 1.38 हेक्टेयर भूमि के लिए किया है। इस पर भी पहले के पैराओं में दिये गए स्पष्टीकरणों के कारण सुविचारित किया जाता है। 10.98 रु. की विद्युत यूनिट लागत लागू करते हुए एनएमपीटी ने सामान्य प्रदीपन की अन्य कार्गो के लिए लागत 0.36 करोड़ रु. का आकलन किया है।

(ग) सुविचारित विद्युत लागत 0.27 करोड़ रु. हॉपरो के लिए 0.36 करोड़ रु. सामान्य प्रदीपन के लिए अन्य कार्गो प्रहस्तन हेतु पत्तन द्वारा आकलित स्तर पर है।

(ii) ईंधन लागत:

(क) पत्तन ने इस परियोजना में लगाये जाने के लिए प्रस्तावित 2 नग 10 टन पे-लोडर्स और किराये पर किये जाने वाले प्रस्तावित ट्रकों के लिए ईंधन लागत का आकलन किया है। प्रति 10 टन पे-लोडर्स के लिए 12 लीटर/घंटा की ईंधन खपत 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुरूप है अतः स्वीकृत है।

(ख) किराये पर ट्रकों के लिए एनएमपीटी ईंधन खपत 10 लीटर/घंटा/ट्रक पर सुविचार किया है। यह उल्लेख करना समीचीन है कि 2008 दिशानिर्देशों में ट्रकों की ईंधन खपत के बारे में कोई मानदंड निर्धारित नहीं है। ट्रकों के लिए दिशानिर्देशों में कोई मानक निर्धारित नहीं है, यह मान्य करते हुए कि वर्तमान प्रस्ताव में एनएमपीटी द्वारा ट्रकों के लिए ईंधन खपत का अनुमान डीपीआर के अनुसार है और यह भी कि यह अनुमान पत्तन के बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए इस प्राधिकरण के 16 नवंबर, 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/60/2015-एनएमपीटी में अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क में सुविचारित आकलनों पर आधारित है, इसलिए इस पर इस विश्लेषण में विश्वास किया जाता है।

(ग) ईंधन की यूनिट दर 55.79 रु. प्रति लीटर है। इसके समर्थन में हाल ही कि बिलों की प्रति प्रस्तुत की गई है अतः इस पर विश्वास किया जाता है।

(iii) ट्रकों का पट्टा:

अन्य कार्गो प्रहस्तन के लिए, एनएमपीटी ने 16 ट्रकों का पट्टा (किराया) आधार पर प्रस्ताव किया है। 2008 के दिशानिर्देशों में उपस्करों के पट्टे के बारे में कोई उल्लेख नहीं है।

2008 के दिशानिर्देशों में पत्तन न्यास द्वारा अनुमानित की जाने वाली पूंजी लागत के लिए उपकरण की नियामक सूची निर्धारित है। पूंजी लागत, प्रचालन लागत, आरओसीई और अपेक्षित वार्षिक राजस्व (एआरआर) के आधार पर इष्टतम क्षमता के लिए संदर्भ प्रशुल्क का आकलन किया जाता है। चूंकि एनएमपीटी द्वारा अपनायी गई पद्धति 2008 दिशानिर्देशों के अनुरूप नहीं पायी गई, एनएमपीटी को अपनाए गए दृष्टिकोण को दिशानिर्देशों से हटने के पर्याप्त कारणों के साथ औचित्य सिद्ध करने का अनुरोध किया गया था। ट्रकों के पट्टे के इस प्रस्ताव का निर्णय करने के लिए ट्रकों को किराए पर लेने और क्रय करने के विकल्प के लिए किया गया लागत लाभ विश्लेषण भी प्रस्तुत करने को कहा गया था। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि “अन्य कार्गो” के अनुमानों (0.29 एमटीपीए) की मात्राओं लगभग 23778 टन (0.29/12) का औसत मासिक उतार-चढ़ाव और असामान्य



रूप से पोत मांग (1 पोत मांग प्रत्येक 30-35 दिन) अंतर्निहित है। “अन्य कार्गो” के लिए कार्गो उतार-चढ़ाव के छोटे और अस्थायी स्वरूप के होते हुए, डम्पर/ट्रकों का क्रय नहीं किया गया है क्योंकि इससे अधिकतर समय ये निष्क्रिय रहते हैं। अतः कार्गो की उतार-चढ़ाव लागतों को इष्टतम बनाने के लिए और प्रचालन कार्यों को पोतों की मांग और कार्गो कार्यान्वयन में परिवर्तन शीलता की जोखिमों से मुक्त रखने के लिए ट्रकों को पट्टे पर लेने का प्रस्ताव किया गया है। पत्तन ने बताया है कि यह पद्धति इस प्राधिकरण द्वारा एनएमपीटी की बर्थ संख्या 12 पर बल्क टर्मिनल के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण में अपनायी थी।

एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आधार पर और यह मान्य करते हुए कि डीपीआर में भी इस परियोजना के लिए ट्रकों को किराये पर लेने की संस्तुति की गई है पत्तन का ट्रक किराये पर लेने का प्रस्ताव, 2008 के दिशानिर्देशों के खंड 3.2 के अंतर्गत इस प्राधिकरण को प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए सुविचारित है।

पत्तन ने पहले डीपीआर के अनुसार 16 ट्रकों पर विचार किया था। तत्पश्चात्, अन्य कार्गो के लिए इष्टतम क्षमता के 0.31 एमटीपीए से घटकर 0.29 एमटीपीए हो जाने को और प्रति दिन प्रहस्तन दर में आशोधन हो जाने को ध्यान में रखते हुए पत्तन ट्रकों की संशोधित संख्या 15 पर पहुंचा है, जिस पर पूर्व के पैराओं में चर्चा की गई है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत गणना पर भरोसा करते हुए एनएमपीटी द्वारा सुविचारित ट्रकों की संशोधित संख्या पर विचार किया जाता है।

10000 रु. प्रति दिन प्रति ट्रक के किराया प्रभार की यूनिट दर संशोधित कर दी गई है और संशोधित प्रस्ताव में 9324 रु. प्रति ट्रक प्रति दिन पर विचार किया गया है। यह एनएमपीटी के दरमान के सामान्य संशोधन (13.04.2016 को अधिसूचित) में खंड 6.7 में 16.8 घंटे के लिए 555 रु. प्रति घंटा की दर लागू किये गए, निर्धारित ट्रक किराया प्रभारों पर आधारित है।

पत्तन ने परिकलन में ट्रक किराया लागत 0.57 करोड़ रु. का आकलन किया है। यह देखा जाता है कि पत्तन ने ट्रक की किराया लागत का आकलन करते समय इसे पोत काल और पोत के वापस लौटने के समय से संबद्ध किया है। ट्रक की किराया लागत के आकलन के प्रयोजन से इसे पोत के वापस लौटने के समय से संबद्ध करना संगत नहीं है। इसलिए, ट्रक किराया लागत आकलन में संशोधन किया जाता है और इसे 0.54 करोड़ रु. सुविचारित किया जाता है, अर्थात्/ 9232 रु. प्रति ट्रक प्रति दिन X (0.29 एमटीपीए/ 27.000 टन प्रति पोत) X 3.5 दिन X 15 ट्रक। उक्त विधि पत्तन द्वारा अपने मूल प्रस्ताव में आकलित किराया लागत के अनुरूप है।

## (iv) मरम्मत और अनुरक्षण लागत:

एनएमपीटी द्वारा सिविल कार्यों पर किसी मरम्मत और अनुरक्षण लागत का आकलन नहीं किया है क्योंकि अन्य कार्यों के लिए सिविल कार्य नहीं किया गया है। उपस्करों व अन्य मदों पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत पर 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुपालन में उन परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के @ 5% पर आकलन किया गया है।

## (v) बीमा लागत सकल स्थायी परिसंपत्तियों के 1% पर और अन्य व्यय 5% पर आकलित किये गए हैं जो दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुरूप है।

## (vi) मूल्यहास:

उपस्करों पर एनएमपीटी द्वारा सुविचारित मूल्यहास दर 9.5% पर की है जो कंपनी अधिनियम 1913 के अनुरूप है अतः विश्लेषण में सुविचारित है।

## (vii) लाइसेंस शुल्क:

(क) पत्तन ने अन्य कार्यों के लिए 1 हेक्टेयर भूमि + 1.4 हेक्टेयर + 1 हेक्टेयर के 15.625% भू-क्षेत्र अर्थात् 1.375 हेक्टेयर संकल्पित भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क का आकलन किया है। पत्तन ने पुष्टि की है कि वर्तमान विकसित भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क की यूनिट दर 37.38 रु./वर्ग मीटर/माह है और नई भूमि के लिए 20.80 रु./वर्ग मीटर/माह सुविचारित जैसा कंटेनर प्रहस्तन की प्रचालन लागत का विश्लेषण करते समय पहले स्पष्ट किया गया है।

(ख) पत्तन ने 12250 वर्ग मीटर जलाग्र क्षेत्र के लिए 15.625% के अन्य कार्यों के हिस्से के अनुपात में लाइसेंस शुल्क का आकलन भी किया है। पत्तन ने जल क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क की यूनिट दर 10.40 रु./वर्ग मीटर/माह सुविचारित की है, जैसा पहले स्पष्ट किया गया है।

(ग) एनएमपीटी द्वारा भूमि और जलाग्र के लिए आकलित लाइसेंस शुल्क सुविचारित है।

(xiii) उपरोक्त विश्लेषण के आधार पर कुल प्रचालन लागत, अन्य कार्यों के लिए एनएमपीटी द्वारा यथा आकलित 2.84 करोड़ रु. के प्रति 2.80 करोड़ रु. बनती है।

(xiv) अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए एनएमपीटी लागत विवरण को उक्त विश्लेषण के अनुसार आशोधित किया गया है। आशोधित विवरण की प्रति अनुलग्नक - I पर संलग्न है।

## (क) कंटेनर:

(i) कंटेनर प्रहस्तन के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा, जो प्रहस्तन लागत और नियोजित पूंजी पर प्रतिफल का योग होती है, पत्तन द्वारा यथा आकलित 212.93 करोड़ रु. सुविचारित है।

- (ii) दिशानिर्देशों 2008 एआरआरके प्रहस्तन प्रभार, भू-भाटक प्रभार और विविध प्रभार में क्रमशः 90%, 7% और 3% में विभाजन का मानदंड निर्धारित करते हैं। एनएमपीटी ने निर्धारित मानदंडों के अनुसार एआरआर का विभाजन किया है। तदनुसार, कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप के लिए 109.74 करोड़ रु., भू-भाटक के लिए 8.54 करोड़ रु. और विविध प्रभारों के लिए 3.66 करोड़ रु. का विभाजन किया है। एनएमपीटी द्वारा किया आकलन सुविचारित है।
- (iii) दिशानिर्देश राजस्व अपेक्षा से विभिन्न सेवाओं के लिए दरमानों में यूनिट दरों के लिए किसी विशिष्ट विधि का निर्धारण नहीं करते हैं। संशोधित प्रस्ताव में, पत्तन ने विभिन्न सेवाओं के लिए कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों का प्रस्ताव किया है और इसके अतिरिक्त, कंटेनरों की श्रेणी और आकार के अनुसार दरों में भिन्नता भी है। इसलिए, अपफ्रंट प्रशुल्क के लिए दरमान, प्रशुल्क संरचना और इसी प्रकार की परियोजना की विभिन्न सेवाओं के पैटर्न को इस प्राधिकरण द्वारा आधार लेते हुए पुनरुक्ति से तैयार किये हैं ताकि प्रासमिक वार्षिक राजस्व अपेक्षा प्राप्त की जा सके।

पत्तन ने कंटेनर की मूवमेंट 25% रेल द्वारा और 75% ट्रक द्वारा सुविचारित की है। विदेशी और तटीय हिस्सा 80:20 के अनुपात में तथा लदे और खाली कंटेनरों को 55:45 के अनुपात में सुविचारित किया है। पत्तन ने 93% सामान्य कंटेनर, 1% जोखिमपूर्ण कंटेनर और 6% रीफर कंटेनर पर सुविचार किया है। पत्तन द्वारा सुविचारित विभिन्न प्रकार के कंटेनरों का हिस्सा डीपीआर के अनुसार है अतः विश्वास किया जाता है।

पत्तन ने आकलित राजस्व अपेक्षा को पूरा करने के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क पर विस्तृत राजस्व परिकलन प्रस्तुत किया है। प्रस्तावित प्रशुल्क निकालने के लिए, पत्तन ने मुख्य प्रशुल्क मदों के लिए अर्थात्, जहाज से कंटेनर यार्ड, कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लैट और यार्ड से ट्रक, के लिए अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क पर सुविचार किया है, जैसा कि इस प्राधिकरण द्वारा 30.12.2009 के आदेश संख्या टीएएमपी/33/2009-एनएमपीटी में आधार के रूप में अनुमोदित किया है और इस परियोजना के लिए कंटेनर के लिए निर्धारित 336302 टीईयू की इष्टतम क्षमता के कंटेनर प्रहस्तन प्रभार से आकलित राजस्व को पूरा करने के संशोधन कारक लागू करके समायोजित किया है। जहां तक यार्ड से रेलवे प्लैट तक प्रशुल्क का संबंध है, दिसंबर, 2009 के प्रशुल्क आदेश में इस मद के लिए कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया था। चूंकि वर्तमान प्रस्ताव में इस सेवा की संकल्पना की गई है, पत्तन ने दिसंबर, 2009 के आदेश में जहाज से यार्ड को अनुमोदित प्रहस्तन दर के 50% पर सुविचार किया है। पत्तन ने बताया है कि इस सेवा के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क निकालने के लिए पत्तन द्वारा अपनायी गई प्रशुल्क प्रतिशतता जेएनपीटी और केपीटी जैसे अन्य कंटेनर टर्मिनलों पर अपफ्रंट प्रशुल्क के लिए अपनाई गई पद्धति के अनुरूप है।

एनएमपीटी के लिए दिसंबर, 2009 आदेश में कंटेनर प्रहस्तन के लिए अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क पर पत्तन द्वारा राजस्व आकलन 336302 की पत्तन की इष्टतम क्षमता के लिए इस परियोजना में मिश्रित कंटेनर संकल्पना पर विचार करते हुए 68.33 करोड़ रु. बनता है। जबकि कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों की विभाजित राजस्व अपेक्षा 109.74 करोड़ रु. है। कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों की आकलित राजस्व अपेक्षा से मिलान के उद्देश्य से, पत्तन द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क दिसंबर, 2009 के आदेश में अनुमोदित दर पर 1.6062 (अथवा 160.62%) के संशोधन गुणांक कारक लागू करके निकाला है। यह कांडला पत्तन न्यास (केपीटी), वीओसीपीटी और जेएनपीटी स्थित अन्य कंटेनर टर्मिनलों में अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए अपनायी गई पद्धति के अनुरूप है जिसे इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकार किया गया है। पत्तन द्वारा अपनाई गई पद्धति के आधार पर पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित कंटेनर प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क अनुमोदित किया जाता है।

वीओसीपीटी, एनएमपीटी आदि स्थित कंटेनर टर्मिनलों के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए अपनायी गई है। इसलिए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क अनुमोदित किया जाता है।

पत्तन ने यह कहते हुए एक सामान्य टिप्पणी प्रस्तावित की है कि दरमानों में निर्धारित समेकित प्रभारों में स्टीवडोरिंग, गैट्री क्रेन का प्रयोग, अंतरण क्रेन का प्रयोग, कंटेनरों के डेयर भार पर घाटशुल्क, कंटेनर बंद कार्गो पर घाटशुल्क और परिवहन के लिए प्रशुल्क शामिल हैं। प्रस्तावित नोट में हलका सा संशोधन किया जाता है कि इसमें अन्य विविध सेवाएं भी शामिल हैं जिन्हें दरमानों में विशिष्ट रूप से निर्धारित नहीं किया गया है।

- (iv) पत्तन ने दिसंबर 2009 के आदेश में अनुमोदित दरों पर उसी गुणांक कारक 16062 को लागू करते हुए भंडारण प्रभारों का प्रस्ताव किया है। पत्तन से प्रस्तावित भंडारण प्रभार निकालने के लिए भंडारण प्रभार को ध्यान में रखते हुए और उसका औचित्य बताने का अनुरोध किया गया था। पत्तन ने बताया है कि कंटेनर कार्गो भंडारण सेवाएं भारी संख्या में दिनों के अंतराल और विभिन्न प्रकार के कंटेनरों अर्थात् आईसीडी, सीएफएस, निर्यात, आयात आदि की रेंज में आती हैं। कंटेनरों की प्रमात्रा के ऐसे आकड़ों की अनुपलब्धता के कारण भंडारण सेवाओं के इन कार्यकलापों की विस्तृत गणना का आकलन लगाना संभव नहीं होता।

पत्तन ने भंडारण सेवाओं के लिए ऐसी विस्तृत गणना प्रस्तुत करने में अपनी अक्षमता प्रकट की। इस बात को मान्य करते हुए कि किसी भी प्रयोक्ता/भावी बोलीकर्ता ने इस पर कोई प्रतिकूल टिप्पणी नहीं की है, भंडारण प्रभार निकालने के लिए पत्तन द्वारा अपनाई गई पद्धति स्वीकृत है।

- (v) विविध प्रभारों की वसूली रीफर अनुवीक्षण, कंटेनर परिवर्तन, हैच कवर खोलने और प्रतिस्थापन के लिए कंटेनर यार्ड में अतिरिक्त सेवाओं आदि से करने का प्रस्ताव है। पत्तन ने यह दर्शाने के लिए कोई गणना प्रस्तुत नहीं की है कि प्रस्तावित दरें विविध प्रभारों की उगाही द्वारा आकलित राजस्व अपेक्षा को पूरा करेंगी। पत्तन ने प्रस्तावित दर निकालने के लिए इस पर भी दिसंबर, 2009 के

आदेश में अनुमोदित दर पर 1.6062 के गुणांक कारक का प्रयोग किया है। विविध सेवा प्रभार निकालने के लिए पत्तन द्वारा अपनायी गई पद्धति स्वीकृत है।

(ख) अन्य कार्गो:

- (i) अन्य कार्गो प्रहस्तन के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा, जो प्रचालन लागत और नियोजित पूंजी पर प्रतिफल का योग होता है, पत्तन द्वारा यथा आकलित 3.16 करोड़ रु. के प्रति 3.12 करोड़ रु. सुविचारित है।
- (ii) 2008 दिशानिर्देश बहुउद्देशीय बर्थ के लिए एआरआर के विभाजन के लिए प्रहस्तन प्रभार, भंडारण प्रभार और विविध प्रभार के लिए क्रमशः 90%, 5% और 5% के अनुपात निर्धारित मानदंड हैं। उक्त मानदंड के प्रति एनएमपीटी ने प्रहस्त प्रभारों की आकलित राजस्व अपेक्षा का 95% और भंडारण प्रभारों के 5% विभाजन प्रस्तावित किया है। पत्तन ने विविध प्रभारों का प्रस्ताव नहीं किया है। पत्तन ने अन्य कार्गो के प्रहस्तन प्रभारों से संबंधित एक टिप्पणी में बताया है कि उसमें सूचीबद्ध अन्य सेवाओं में घाट पर कार्गो की सफाई, धूल दमन सेवाएं और अन्य सभी विविध सेवाएं जिन्हें विशिष्ट रूप से दरमानों में नहीं दर्शाया गया है, शामिल हैं। इस प्रकार, विविध सेवाओं का प्रशुल्क प्रहस्तन प्रशुल्क के एक भाग के रूप में वसूल करने का प्रस्ताव है।

यह कहना समीचीन होगा कि बर्थ संख्या 12 पर बल्क प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित के लिए भी, पत्तन ने यह कहते हुए कि विविध सेवाओं के अंतर्गत सेवाओं को सूचीबद्ध करना कठिन होता है, विविध प्रभारों का प्रस्ताव नहीं किया था और प्रासमिक हिस्से को विविध सेवा कार्यकलापों को विभाजित किये जाने के लिए, प्रहस्तन कार्यकलापों के साथ जोड़ा था। इस विचलन को इस प्राधिकरण द्वारा 16 नवंबर, 2015 के आदेश संख्या टीएएमसी/60/2015-एनएमपीटी में स्वीकार किया था। इस प्राधिकरण ने कुछेक अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में, संबंधित पत्तन न्यास के प्रस्ताव के आधार पर, एआरआर के संविभाजन में ऐसे विचलन को अनुमत किया है। इसलिए, एनएमपीटी द्वारा एआरआर का संविभाजन स्वीकृत है। तदनुसार, एनएमपीटी द्वारा आकलित तुलनात्मक कार्यकलापों के लिए 3.00 करोड़ रु. और 0.16 करोड़ रु. के प्रति आशोधित एआरआर के आधार पर 2.96 करोड़ रु. प्रहस्तन कार्यकलापों के लिए और 0.16 करोड़ रु. भंडारण कार्यकलापों के लिए विभाजित किया जाता है।

- (iii) (क) टर्मिनल पर प्रहस्तित किया जाने वाला अन्य कार्गो पूर्णतः विदेशी है। अतः एनएमपीटी ने प्रहस्तन प्रभारों के लिए दर निर्धारण के लिए तटीय कार्गो के किसी प्रतिशत हिस्से का निर्धारण नहीं किया है। अन्य कार्गो प्रहस्तन से वसूली की जाने वाली राजस्व अपेक्षा और अन्य कार्गो की कुल क्षमता को विचार में लेते हुए पत्तन द्वारा प्रस्तावित 102.89 रु. प्रति टन के प्रति 101.63 रु. प्रति टन निकलती है। तटीय कार्गो के लिए रियायती अपफ्रंट दरें भी एनएमपीटी द्वारा सरकार के दिशानिर्देशों के अनुपालन में प्रस्तावित की हैं यद्यपि राजस्व वसूली में इसका कोई प्रभाव पड़ने वाला

नहीं है। इस तरह, पत्तन द्वारा अपनायी गई पद्धति के अनुरूप तटीय कार्गो के लिए रियायती दर निर्धारित की जाती है।

(ख) पत्तन ने यह कहते हुए एक टिप्पणी प्रस्तावित की है कि ऊपर निर्धारित अन्य कार्गो (चूनापत्थर, जिप्सम, डोलोमाइट) के प्रहस्तन प्रभार पोत से कार्गो की उतरायी और भंडारण तक उसे अंतरण, 5 दिनों तक निःशुल्क अवधि तक स्टैकयार्ड, स्टैकयार्ड से वापस उठाने और ट्रकों पर लदान, घाट पर कार्गो की सफाई, धूल दमन सेवाएं और वे सभी विविध सेवाएं जो दरमानों में विशिष्ट रूप से शामिल नहीं हैं के लिए मिश्रित प्रभार है।

(ग) जहां तक इंटरनैशनल कार्गो टर्मिनल एंड इंफ्रास्ट्रक्चर प्राइवेट लिमिटेड (आईसीटीआईपीएल) द्वारा उठाये गए मुद्दे का संबंध है कि उर्वरक के लिए प्रहस्तन भंडारण प्रभार प्रस्तावित नहीं किये गए हैं और आईसीटीआईपीएल ने यह स्पष्टीकरण चाहा है कि भंडारण प्रभार कैसे और किसके द्वारा उगाहे जायेंगे और संबंध में, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि प्रचालक चूना पत्थर, जिप्सम और डोलोमाइट के भंडारण के लिए उत्तरदायी है, उर्वरक के भंडारण के लिए नहीं। उर्वरक का भंडार पत्तन द्वारा स्वयं अपने स्वयं के शैड/गोदामों में भंडार करने की संकल्पना की गई है।

अतः पत्तन ने अलग से एक टिप्पणी प्रस्तावित की है कि ऊपर निर्धारित अन्य कार्गो (उर्वरक) के प्रहस्त प्रभार पोत से कार्गो की उतरायी और उसे पत्तन भंडार रोड तक स्थानांतरण के लिए ही हैं। प्रहस्तन प्रभारों में वे अन्य विविध सेवाएं भी शामिल हैं जो दरमानों में विशेष रूप से शामिल नहीं हैं। उर्वरक को भंडार करना इस परियोजना में शामिल नहीं है और प्रहस्तन प्रभारों में भंडार के प्रति प्रभार शामिल नहीं है। प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की जाती है।

आईसीटीआईपीएल द्वारा उठाया गया अन्य मुद्दा यह है कि पिछले अनुभव के आधार पर उर्वरकों को बैग में बंद करके तब पत्तन से प्रेषित करना पड़ता है। परन्तु एनएमपीटी का प्रस्ताव उर्वरक प्रहस्तन के लिए न तो बेगिंग सेवाओं की संकल्पना की गई है और न ही उसके लिए प्रशुल्क प्रस्तावित किया गया है। इस संबंध में पत्तन ने यह पृष्टि की है की एनएमपीटी द्वारा उर्वरकों के लिए बैगिंग सेवा की संकल्पना नहीं की है।

(iv) जहां तक 0.29 एमटीपीए की अन्य कार्गो की निर्धारित कुल इष्टतम क्षमता का संबंध है, पत्तन ने यह माना है कि 2,26,800 टन अर्थात् (0.22 एमटीपीए) की कार्गो क्षमता को भंडारण सुविधा प्राप्त होगी। पत्तन ने तीनों स्लैबों में प्रत्येक के लिए भंडार सुविधा का लाभ उठाने वाले कार्गो की क्षमता के लिए भंडारण प्रभार का विस्तृत परिकलन प्रस्तुत किया है। पहले स्लैब के लिए प्रस्तावित दर 0.65 रु./टन/दिन प्रस्तावित की गई है। दूसरे और तीसरे स्लैब के लिए यह दर पहले स्लैब से 1.5 गुना और दो गुणा प्रस्तावित की गई है। पत्तन द्वारा प्रस्तावित दर पर आकलित प्रस्तावित भंडारण प्रभार से और प्रत्येक स्लैब के अंतर्गत भंडारण प्राप्त करने के संभावित कार्गो से आकलित कुल राजस्व 0.16 करोड़ रूप निकलता

है। पत्तन द्वारा दी गई विस्तृत गणना पर विश्वास करते हुए, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित भंडारण प्रभार सुविचारित हैं।

- (xv) दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति के साथ सूचकांकित होंगी परंतु 1 जनवरी, 2008 और संगत वर्ष की 1 जनवरी के बीच थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) की 60% की हद तक ही होंगे। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समंजन प्रत्येक वर्ष किया जायेगा और समायोजित प्रशुल्क सीमा संगत वर्ष की 1 अप्रैल से आगामी वर्ष की 31 मार्च तक प्रभावी रहेगी। इस संदर्भ में एनएमपीटी ने प्रत्येक वर्ष स्वतः समायोजन के लिए सूचकांकन कारक से संबंधित एक टिप्पणी का प्रस्ताव किया है। 1 जनवरी, 2016 और ऐसे सूचकांकन के लिए अवधि को आधार डब्ल्यूपीआई लिया है। चूंकि संदर्भ प्रशुल्क परिकलन में सुविचारित लागत अनुमान वर्ष 2016 से संबंधित बाजार दर पर आधारित हैं, इसलिए प्रत्येक वर्ष स्वतः समायोजन के लिए किया जाने वाला आधार डब्ल्यूपीआई 1 जनवरी, 2016 को निर्धारित किया जाना उपयुक्त और संगत पाया जाता है, जैसा पत्तन द्वारा प्रस्ताव किया गया है। इस प्रकार, इस संबंध में पत्तन द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी को संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में अंतर्विष्ट किया जाता है।
- (xvi) एनएमपीटी ने विदेशगामी पोत को तटीय पोत में परिवर्तित करने और पोत/कागों/कंटेनर के लिए लागू प्रभारों की उगाही के संबंध में इस प्राधिकरण द्वारा पारित महानिदेशक (पोत परिवहन) की संस्तुति के आधार पर 26 नवंबर, 2015 के अपने सामूहिक आदेश संख्या टीएमपीटी/53/2015-बीओसीपीटी में अनुमोदित प्रावधानों को अंतर्विष्ट किया है। उक्त आदेश के पश्चात् महानिदेशक (पोत परिवहन) अपने 20 मई, 2016 के पत्र संख्या एसडी-9 सीएचएआरटी (309)/2016 में आगे और स्पष्टीकरण जारी किये। महानिदेशक (पोत परिवहन) द्वारा जारी स्पष्टीकरण के आधार पर इस प्राधिकरण ने 10 जून, 2016 को एक स्पष्टकारी आदेश पारित किया। जुलाई 2016 आदेश में किया गया मामूली सा संशोधन एनएमपीटी द्वारा शामिल नहीं पाया गया जिसे हमने संशोधित प्रशुल्क अनुसूची में जोड़ दिया है।
- (xvii) चूंकि संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में बर्थ किराया प्रभारों का प्रस्ताव नहीं किया गया है, पत्तन द्वारा प्रस्तावित शर्त कि पोत संबंधी प्रभार जहाज मालिक/स्टीमर एजेंट से उगाहे जाने हैं और ये पोत संबंधी प्रभारों में रियायती प्रशुल्क से संबंधित है इसलिए इन्हें संगत नहीं पाया गया है और इसलिए शामिल नहीं किया गया है।
- (xviii) प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में एनएमपीटी ने बिलों को पूर्णांक करने, अधिकतम दरों से कम प्रभारों की उगाही करने के लिए टर्मिनल प्रचालक को शिथिलता प्रदान करना, टर्मिनल पर आरोप्य उपायुक्त स्तर से अधिक विलंब के लिए प्रभारों की उगाही आदि नहीं करने संबंधित कुछ सोपाधिकताओं का प्रस्ताव किया है, जिन्हें दरमानों में निर्धारित सामान्य सोपाधिकताओं के अनुरूप पाया जाता है।
- (xix) जहां तक एनएमपीएस और केसीसीआई द्वारा उठाये गए मुद्दों का संबंध है की प्रशुल्क सीमाओं की 5 वर्ष में एक बार समीक्षा की जाये ताकि उन असाधारण घटनाओं का समायोजन किया जा सके जिनके बारे में कोई ज्ञानी व्यक्ति भी सोच नहीं सकता और इस पहलू पर भी विचार किया जाना चाहिए। पत्तन ने सही बताया है कि प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के अंतर्गत निर्धारित प्रशुल्क 30 वर्ष की रियायत अवधि तक वैध हैं, जिन्हें दिशानिर्देशों में निर्धारित मुद्रास्फीति के प्रति सूचकांकन किया जाता है। एसोसिएशनों द्वारा 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देश का उल्लेख करते हुए

कहा गया है की खंड 2.7.1 प्रशुल्क सीमाओं का असाधारण घटनाओं के लिए प्रत्येक वर्षों में समीक्षा की जानी चाहिए जिनको कोई ज्ञानी व्यक्ति भी जान नहीं पता। वही खंड यह भी बताता है की ये प्रशुल्क सीमाएं जब कभी समीक्षा और संशोधन किया जाये तो ये उन परियोजनाओं पर भी लागू होंगे जिन पर उनके बाद में भी बोली लगती है अर्थात् पत्तन के समान टर्मिनलों पर

- (xx) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के खंड 2.2 के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा कार्य निष्पादन मानकों सहित संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित किया जाना है। यद्यपि संशोधित दिशानिर्देशों 2013 के अनुसार प्राधिकरण को पत्तन द्वारा प्रस्तावित कार्य निष्पादन मानकों पर ध्यान देने की आवश्यकता नहीं है, फिर भी कोई कारण नहीं है कि पत्तन समुचित एवं प्राप्तव्य कार्य निष्पादन मानक का प्रस्ताव पेश न करें। एनएमपीटी द्वारा कंटेनर और अन्य कार्गो के लिए सकल बर्थ आउटपुट के तौर पर ही निष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है। कंटेनरों के लिए पत्तन ने सकल बर्थ उत्पादन के लिए निष्पादन के लिए निष्पादन मानक 25 मूव/घंटा का प्रस्ताव किया है। कंटेनर प्रहस्तन के लिए इष्टतम क्षमता परिकलन में सुविचारित प्रहस्तन दर 25 मूव/ घंटा प्रति क्रेन पर विचार किया गया था। अतः मेन लाइन पोत द्वारा कंटेनर प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित निष्पादन मानक में मामूली सा संशोधन किया गया है कि यह प्रति घंटा/ क्रेन है। पत्तन ने भी फीडर पोत के लिए निष्पादन मानक 17 मूव/ घंटा का प्रस्ताव किया है। यह जेएनपीटीजैड अन्य कंटेनर टर्मिनल में अनुमोदित फीडर पोत के निष्पादन मानकों के अनुरूप है अतः इसे अनुमोदित किया जाता है।

जहां तक अन्य कार्गो का संबंध है पत्तन ने 7560 टन/दिन के निष्पादन मानक का प्रस्ताव किया है जिसे अनुमोदित किया जाता है।

पत्तन ने कंटेनर के संबंध में आयात के लिए 4 दिन के पारगमन विराम समय और निर्यात कार्गो के लिए 5 दिन के विराम समय का एक और निष्पादन मानक का प्रस्ताव किया है। यह भी अनुमोदित किया जाता है। पत्तन ने कार्गो के लिए पारगमन विराम समय के संदर्भ में किसी निष्पादन मानक का प्रस्ताव नहीं किया है।

- (xxi) यदि रिकार्ड में कोई स्पष्ट अशुद्धि पाई जाती है तो एनएमपीटी परियोजना की बोलीप्रक्रिया पूरी होने से पूर्व किसी भी तर्कसंगत कारण से भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना प्रकाशित होने की तारीख से 30 दिन के भीतर पर्याप्त औचित्य/कारण बताते हुए निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण को संपर्क कर सकता है।

12.1. दिशानिर्देशों के खंड 2.9.1 व 2.9.2 के अनुसार वाणिज्यक प्रचालन आरंभ होने से पूर्व निजी प्रचालन इस प्राधिकरण से अनुमोदित सीमा दरें महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अनुसार, शर्तों की विवरणी सहित दरमान अधिसूचित करने का अनुरोध करेगा।

12.2 उपर्युक्त के अनुरूप संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची, इसे अधिशासित करने वाली शर्तों के अनुसार संशोधित कर दी गई है।

12.3 न्यू मंगलोर पत्तन न्यास पर कंटेनर और अन्य कार्गो प्रहस्तन के लिए संशोधित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची **अनुलग्नक-II** और कार्य निष्पादन मानक **अनुलग्नक-III** पर संलग्न है।

12.4. परिणामतः और उपर्युक्त दिए गए कारणों से एनएमपीटी पर बर्थ संख्या 8 पर कंटेनर और अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची अनुमोदित करता है जो अनुलग्नक II और अन III पर संलग्न है।



12.5. संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों 2013 के खंड 2.5 के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क तथा कार्य-निष्पादन मानक, बोली दस्तावेज में उल्लिखित किया जाएंगे और पीपीपी परियोजनाओं के मामले में रियायत करार में उल्लिखित किया जाएंगे। तदनुसार, एमएमपीटी को, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क और कार्य-निष्पादन मानकों बोली दस्तावेज और बाद में पीपीपी परियोजनाओं के मामले में रियायत करार में शामिल करने की सलाह दी जाती है।

13.1. वाणिज्यिक परिचालन (सीओडी) की तिथि से इसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक प्रशुल्क इस वर्ष के संबंधित सूचकांक संदर्भगत प्रशुल्क तक सीमित रहेगा, जो कि अधिकतम सीमा होगी। वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 2.2 में किए गए प्रावधान के अनुसार सूचकांक के आधार पर प्रत्येक वर्ष उपर्युक्त संदर्भगत प्रशुल्क स्वतः संशोधित हो जाएगा, जो कि समय लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा।

तथापि, लाइसेंस धारक को यह छूट होगी कि वह परिचालन के दूसरे वर्ष के बाद से कार्य-निष्पादन मानकों ("कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क") के साथ प्रशुल्क का प्रस्ताव भेजे। इस प्रकार का कार्य-निष्पादन, संबंधित वित्तीय वर्ष के लिए आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से पूर्व कम से कम 90 दिनों पर संबंधित वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क के अतिरिक्त होगा। इस प्रकार का कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क, संबंधित वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क 15 प्रतिशत से ऊपर एवं उससे अधिक नहीं होगा (यह प्रशुल्क की सीमा होगी)। कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के पहले दिन से लागू होगा और समग्र वित्तीय वर्ष के लिए लागू होगा।

13.2. परियोजना के लाइसेंस करारनामा के अंतर्गत नियुक्त किए गए स्वतंत्र अभियंता से एक प्रमाण-पत्र के साथ इस प्राधिकरण को यह प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा जिसमें पिछले 12 महीनों में कार्य-निष्पादन की उपलब्धियों का उल्लेख किया गया है, जैसाकि लाइसेंस करारनामा में अथवा परिचालन के प्रथम वर्ष के परिचालन के महीनों की वास्तविक संख्या के लिए जैसा भी मामला हो, समाविष्ट किया गया हो।

13.3. प्रस्ताव की प्राप्ति पर यह प्राधिकरण वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 5 में यथा रेखांकित कार्य-निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर प्रस्ताव-प्राप्ति के 7 दिन के अंदर महापत्तन न्यास के विचारों की अपेक्षा करेगा।

13.4. लाइसेंस धारक द्वारा पिछले 12 महीनों में लाइसेंस करारनामा में यथा समाविष्ट कार्य-निष्पादन मानक पूरा न करने की स्थिति में यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क की अधिसूचना के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंसधारक आगामी वर्ष के लिए ही केवल लागू सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क का पात्र होगा।

13.5. महापत्तन न्यास के विचारों पर ध्यान दिए जाने के पश्चात यदि यह प्राधिकरण इस बात के लिए संतुष्ट है कि लाइसेंस करारनामा में समाविष्ट कार्य-निष्पादन मानक प्राप्त कर लिए गए हैं तो यह 15 मार्च तक कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क को अधिसूचित कर देगा जो कि आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से लागू होगा।

13.6. कार्य-निष्पादन से संबद्ध के प्रस्ताव पर विचार करते समय यह प्राधिकरण कार्य-निष्पादन मानकों और प्रचालन द्वारा इनका पालन किए जाने पर ध्यान देगा। यह प्राधिकरण लाइसेंसधारक द्वारा कार्य-निष्पादन मानक पूरा किए जाने अथवा अन्यथा के आधार पर कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार अथवा रद्द किए जाने पर निर्णय लेगा। सूचीबद्ध संदर्भगत प्रशुल्क और कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क का निर्धारण वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के साथ संबद्ध परिशिष्ट में दर्शाए गए चित्रण के अनुसार होगा।

13.7. प्रचालन के तीसरे वर्ष से लाइसेंसधारक से प्राप्त कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 महीनों की अवधि में कार्य-निष्पादन मानक पूरे करने के तहत इस प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। लाइसेंसधारक तीसरे वर्ष से आगे कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क के लिए 01 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्धि प्रमाण-पत्र के साथ कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा, कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी होगा।

13.8. जैसाकि कि किसी उपयोक्ता को इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित कार्य-निष्पादन मानकों पीपीपी प्रचालक के द्वारा पूरा करने के बारे में कोई शिकायत है तो वह इस प्राधिकरण को एक प्रतिवेदन दे सकता है। उसके पश्चात् यह प्राधिकरण प्रतिवेदन के आधार पर एक जांच करेगा तथा अपनी निष्कर्ष रिपोर्ट संबंधित पत्तन न्यास को दे देगा। महापत्तन न्यास उस निष्कर्ष रिपोर्ट पर रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

13.9. रियायत करार पर हस्ताक्षर करने के 15 (पन्द्रह) दिन के भीतर संबंधित प्रचालक लाइसेंस करार इस प्राधिकरण को भेजेगा जो इसे अपनी वेबसाइट पर लोड करेगा।

13.10. पीपीपी प्रचालक इस प्राधिकरण को कार्गो परिवहन शिप बर्थ की दिन की आऊटपुट तथा प्रत्येक वर्ष के लिए लागत गए प्रशुल्क के बारे में तिमाही रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा। ये तिमाही रिपोर्ट पीपीपी प्रचालक द्वारा प्रत्येक आगामी तिमाही की समाप्ति के बाद एक माह के अंदर प्रस्तुत की जाएंगी। इस प्राधिकरण द्वारा समय-समय पर अपेक्षित कोई अन्य सूचना भी इस प्राधिकरण को प्रस्तुत की जाएगी।

13.11. यह प्राधिकरण पीपीपी प्रचालक से प्राप्त सभी ऐसी सूचनाएं अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण वह सूचना जो वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदनशील हो, को वेबसाइट पर प्रकाशित न करने के लिए लाइसेंस धारक के अनुरोध पर विचार करेगा। ऐसे अनुरोध डाटा/सूचना के वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदनशील होने के विस्तृत कारणों तथा उससे राजस्व/ तथा प्रकाशन से प्रचालन पर होने वाले दृष्टभावों के साथ किए जाने चाहिए। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम माना जाएगा।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III /4/असा/453/16]

**अनुलग्नक-I**

न्यू मंगलोर पत्तन न्यास में पीपीपी मोड पर बर्थ संख्या 8 स्थित कंटेनर टर्मिनल के विकास के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण का लागत विवरण

(रु.करोड़ में)

क्र. सं.	विवरण	16.09.2016 के मूल प्रस्ताव में एनएमपीटी का आकलन	अंतिम संशोधित प्रस्ताव में एनएमपीटी का आकलन 07.11.2016	प्राधिकरण द्वारा यथा सुविचारित
I	<b>इष्टतम क्षमता:</b>			
(i)	<b>कंटेनर कार्गो:</b>			
(क).	इष्टतम क्वे क्षमता			
(ख).	बर्थ की लंबाई	350.00	350.00	350.00

(ग).	क = एक वर्ष में कार्य पर लगाई गई जैटरी क्रेनों की संख्या	2.00	2.00	2.00
	ख = एक वर्ष में जैटरी क्रेनों के कार्य घंटे।	8760.00	8760.00	8760.00
(घ).	ग = प्रति जैटरी क्रेन मूव की औसत संख्या।	25.00	25.00	25.00
	घ = टीईयू अनुपात	1.30	1.30	1.30
(ङ).	ड = 70%	0.70	0.70	0.70
(च).	कंटेनर कार्गो का हिस्सा	84.375%	84.375%	84.375%
(ii).	अतः कंटेनर की इष्टतम क्वे क्षमता (टीईयू में) = $\frac{क * ख * ग * घ * ड}{कंटेनर कार्गो का हिस्सा}$	336302	336302	336302
(क).	कंटेनर की इष्टतम क्वे क्षमता (मिलियन टन में)	5.04	5.04	5.04
(ख)	इष्टतम यार्ड क्षमता			
	नया यार्ड क्षमता 1			
	कुल क्षेत्रफल	4.80	4.80	4.80
	जी = कुल ग्राउंड स्लॉट टीईयू में	309.17	309.17	309.17
	एच = औसत स्टैक ऊंचाई	2.50	2.50	2.50
	पी = अवधि दिनों की संख्या में	365.00	365.00	365.00
	एस = सर्ज कारक	1.30	1.30	1.30
	डी = औसत	3.00	4.50	4.50
	अतः इष्टतम यार्ड क्षमता = $0.7 * (जी * एच * पी) / (एस * डी)$	243055.18	162036.79	162036.79
	नया यार्ड क्षेत्र 2			
	कुल क्षेत्रफल	0.90	0.90	0.90
	जी = कुल ग्राउंड स्लॉट टीईयू में	260.00	260.00	260.00
	एच = औसत स्टैक ऊंचाई	2.50	2.50	2.50
	पी = अवधि दिनों की संख्या में	365.00	365.00	365.00
	एस = सर्ज कारक	1.30	1.30	1.30
	डी = औसत	3.00	4.50	4.50
	अतः इष्टतम यार्ड क्षमता = $0.7 * (जी * एच * पी) / (एस * डी)$	38325.00	25550.00	25550.00
	वर्तमान विकसित यार्ड			
	कुल क्षेत्रफल	2.78	5.40	5.40
	जी = कुल ग्राउंड स्लॉट टीईयू में	260.00	260.00	260.00
	एच = औसत स्टैक ऊंचाई	2.50	2.50	2.50
	पी = अवधि दिनों की संख्या में	365.00	365.00	365.00
	एस = सर्ज कारक	1.30	1.30	1.30
	डी = औसत	3.00	4.50	4.50
	अतः इष्टतम यार्ड क्षमता = $0.7 * (जी * एच * पी) / (एस * डी)$	118381.67	153300.00	153300.00
	अतः कंटेनर कार्गो के लिए कुल इष्टतम यार्ड क्षमता	399761.85	340886.79	340886.79
	कंटेनर की इष्टतम क्षमता (टीईयू में)	6.00	5.11	5.11
	कंटेनर कार्गो के लिए इष्टतम क्षमता (टीईयू में)	336302	336302	336302
	अन्य कार्गो:			
	प्रति पोत पार्सल आकार (टन में)	27000.00	27000.00	27000.00

	उतरायी दर (टन/दिन)	8000.00	7560.00	7560.00
	एक पोत के लिए औसत लदान/उतरायी समय (दिनों में) ((i)/(ii))	3.375	3.571	3.571
	बर्थिंग/डी-बर्थिंग समय (दिनों में)	0.125	0.125	0.125
	टन अराउंड समय (दिनों में)	<b>3.500</b>	<b>3.696</b>	<b>3.696</b>
	इष्टतम क्वे क्षमता परिकलन में सुविचारित उतरायी समय (टन/दिन) ((i)/(v))	7714.29	7304.35	7304.35
		15.625%	15.625%	15.625%
	अन्य कार्गो के लिए इष्टतम क्वे क्षमता (उतरायी दर प्रति दिन * 365 दिन * 70% * 15.63% अन्य कार्गो का हिस्सा) (बी)	<b>307968.75</b>	<b>291603.26</b>	<b>291603.26</b>
		(7,714/दिन * 365 दिन * 70% * 15.625%)	(7,304/दिन * 365 दिन * 70% * 15.625%)	(7,304/day * 365दिन * 70% * 15.625%)
	अन्य कार्गो के इष्टतम क्वे क्षमता (एमटीपीए में)	<b>0.31</b>	<b>0.29</b>	<b>0.29</b>
	सुविधा की कुल इष्टतम क्षमता (एमटीपीएमें)(इष्टतम क्वे क्षमता याई क्षमता का निम्नवत)			
	कंटेनर कार्गो के लिए	<b>5.04</b>	<b>5.04</b>	<b>5.04</b>
	अन्य कार्गो के लिए	<b>0.31</b>	<b>0.29</b>	<b>0.29</b>
	<u>सुविधा की इष्टतम क्षमता</u> (एमपीटीए में)	<b>5.35</b>	<b>5.34</b>	<b>5.34</b>
II	<u>पूँजीगत लागत</u>			
	कंटेनर कार्गो			
क.	सिविल निर्माण लागत			
(i)	सिविल लागत	51.81	51.81	51.81
(क).	उप-योग	<b>51.81</b>	<b>51.81</b>	<b>51.81</b>
	उपस्कर लागत			
(i).	आरएमक्यूसी-2 नग	103.44	103.44	103.44
(ii).	आरटीजी- 6 नग	66.14	66.14	66.14

(iii).	रीच स्टैकर-7 नग	15.56	15.56	15.56
(iv).	ट्रैक्टर ट्रेलर - 21 नग	--	7.77	7.77
(v).	फार्क लिफ्ट -4 नग	2.57	2.57	2.57
(vi).	उप-योग	<b>187.71</b>	<b>195.48</b>	<b>195.48</b>
	आईटी सिस्टम/इंड्रुमेंटेशन लागत	4.79	4.95	4.95
		(2% * 51.81रु.करोड़ + 187.71रु. करोड़)	(2% * 51.81रु.करोड़ + 187.71रु. करोड़)	(2% * 51.81 रु.करोड़ + 187.71 रु. करोड़)
	अन्य लागत-वित्तीय लागत और निर्माण के दौरान ब्याज सहित	23.95	24.73	24.73
		(10% * 51.81 रु.करोड़ + 187.71 रु. करोड़)	(10% * 51.81 रु.करोड़ + 187.71 रु. करोड़)	(10% * 51.81 रु.करोड़ + 187.71 रु. करोड़)

	कंटेनर कार्गो के लिए कुल पूंजीगत लागत	268.26	276.96	276.96
(ख)	अन्य कार्गो:			
(ग).	सिविल निर्माण लागत	0.00	0.00	0.00
(ii).	उपस्कर लागत			
(क).				
(i).	हार्बर चल क्रेन(एचएमसी) 100टन-1नग	30.00	--	--
(ii).	पे-लोडर (10 टन) - 2 नग	0.80	0.80	0.80
(iii).	चल हापर	1.00	1.10	1.10
		(1 नग * 1 करोड़ में)	(2 नग * 0.55 करोड़ रु. )	(2 नग * 0.55 करोड़ रु.)
(iv).	डम्पर - 6 नग	1.80	--	--
(v).	उप-योग	33.60	1.90	1.90
(vi).	विविध लागत	1.68	0.10	0.10
		[5% * (0.00 रु. करोड़ + 33.60 रु. करोड़)]	[5% * (0.00 रु. करोड़ + 33.60 रु. करोड़)]	[5% * (0.00 रु. करोड़ + 33.60 रु. करोड़)]
	अन्य कार्गो के लिए कुल पूंजीगत लागत	35.28	2.00	2.00
(iv)	कुल पूंजीगत लागत ( i + ii + iii )	303.54	278.96	278.96
III	प्रचालन लागत			
(i)	कंटेनर कार्गो			
	(क).विद्युत लागत	2.19	2.95	2.95
		(8के डब्ल्यूएच/ टीईयू * 8.15 रु./के डब्ल्यूएच* 336302 टीईयू)	(8के डब्ल्यूएच/ टीईयू * 10.98 रु./के डब्ल्यूएच* 336302 टीईयू)	(8के डब्ल्यूएच/ टीईयू * 10.98 रु./के डब्ल्यूएच* 336302 टीईयू)
	(क). विद्युत प्रदीपन लागत	--	3.93	3.93
			(240000 के डब्ल्यूएच/ प्रतिवर्ष * 10.98/के डब्ल्यूएच* 14.93घंटा)	(240000 के डब्ल्यूएच/ प्रतिवर्ष * 10.98/के डब्ल्यूएच* 14.93 घंटा)
	(ख). इंधन लागत	7.26	7.51	7.51
		(4 लीटर/टीईयू * 54 /लीटर * 336302 टीईयू)	(4 लीटर/टीईयू * 55.79 रु./ लीटर * 336302 टीईयू)	(4 लीटर/टीईयू * 55.79 रु./ लीटर * 336302 टीईयू)
	(ख).मरम्मत और अनुरक्षण			
	सिविल परिसंपत्तियां	0.52	0.58	0.58
		(1% * 51.58 रु.करोड़)	[1% * (51.58 रु. करोड़ + 2%* 51.58 रु. करोड़ + 10%* 51.58 रु. करोड़)]	[1% * ( 51.58 रु. करोड़ + 2%*51.58 रु. करोड़ + 10%* 51.58 रु. करोड़)]
	यांत्रिक और विद्युत उपस्कर	3.85	4.38	4.38

		[2% * (187.71 रु. करोड़ + 2%* 187.71 रु. करोड़)]	[2% * (187.71 रु. करोड़ + 2%* 187.71 रु. करोड़ + 10%* 187.71 रु. करोड़)]	[2% * ( 187.71 रु. करोड़ + 2%* 187.71 रु. करोड़ + 10%* 187.71 रु. करोड़)]
	(ग). बीमा	2.68	2.77	2.77
		(1% * 268.26 रु. करोड़)	(1% * 276.96 रु. करोड़)	(1% * 276.96 रु. करोड़)
	(घ). मूल्यहास			
	सिविल कार्य	1.90	1.84	1.84
		[3.34% * ( 51.58 रु.करोड़ + 10% * 51.58 रु.करोड़)]	[3.17% * ( 51.58 रु. करोड़ + 2%* 51.58 रु. करोड़ + 10%* 51.58 रु. करोड़)]	[3.17% * (51.58 रु. करोड़ + 2%*51.58 रु. करोड़ + 10%*51.58 रु. करोड़)]
	यांत्रिक कार्य	21.13	20.80	20.80
		[10% * ((₹187.71 रु. करोड़ + 10% * ₹187.71 रु. करोड़)+₹4.79 रु. करोड़)]	[9.5% * (187.71 रु. करोड़ + 2%* 187.71 रु. करोड़ + 10%* 187.71 रु. करोड़)]	[9.5% * ( 187.71 रु. करोड़ + 2%* 187.71 रु. करोड़ + 10%*187.71 रु. करोड़)]
	(ड). लाइसेंस शुल्क			
	भू-क्षेत्र	4.83	5.03	5.03
		[(6.60 है.* ₹37.38/वर्ग मी.. /माह * 12 माह) + (7.50 है.* ₹20.79/वर्ग मी.. /माह * 12 माह)]/1000	[(5.4 है.* 37.38/ वर्ग मी. /माह) + (7.5 है.* 20.80/ वर्ग मी. /माह)] + {84.375% * ((1.4 है.* 37.38/ वर्ग मी. /माह) + (1 है.* 20.80/ वर्ग मी. /माह)) * 12 मी. * 10000 वर्ग मी.. Per घंटा]	[(5.4 है.* 37.38/ वर्ग मी. /माह) + (7.5 है.* 20.80/ वर्ग मी. /माह)] + {84.375% * ((1.4 है.* 37.38/ वर्ग मी. /माह) + (1 है.* 20.80/ वर्ग मी. /माह)) * 12 मी. * 10000 वर्ग मी.. Per घंटा]
	जलाशय	0.13	0.13	0.13
		[12250 वर्ग मी.* ₹10.40/sqm /माह * 84.38% * 12 माह]	[12250 वर्ग मी.* ₹10.40/वर्ग मी./माह * 84.38% * 12 माह]	[12250 वर्ग मी.* 10.40 रु./वर्ग मी./माह * 84.38% * 12 माह]
	(च). अन्य व्यय वेतन और उपरिव्यय	40.24	27.70	27.70
		[15% * ₹268.26 रु. करोड़]	[10% * 276.96 रु. करोड़]	[10% * 276.96 रु. करोड़]
	कंटेनर कार्गो के लिए कुल प्रचालन लागत	84.74	77.62	77.62

(ii)	अन्य कार्गो:			
	(क).विद्युत लागत	0.26	0.27	0.27
		[500के डब्ल्यूएच* 16.8 घंटा/के डब्ल्यूएच* ₹8.15/के डब्ल्यूएच* (031 एमटीपीए/8000 टीपीडी)]	[187के डब्ल्यूएच* 2 नग of घंटाoppers * 16.8 घंटा/के डब्ल्यूएच* ₹10.98/के डब्ल्यूएच* (0.29 एमटीपीए/7560 टीपीडी)]	[187के डब्ल्यूएच* 2 नग of घंटाoppers * 16.8 घंटा/के डब्ल्यूएच* ₹10.98/के डब्ल्यूएच* (0.29 एमटीपीए/7560 टीपीडी)]
	(ख).विद्युत सामान्य प्रदीपन लागत	0.20	0.36	0.36
		[1है.* 2,40,000 के डब्ल्यूएच पी.ए * ₹8.15/ के डब्ल्यूएच]	[1.38है.* 2,40,000के डब्ल्यूएच पी.ए * ₹10.98/ के डब्ल्यूएच]	[1.38है.* 2,40,000के डब्ल्यूएच पी.ए.* ₹10.98/ के डब्ल्यूएच]
	(ख).इंधन लागत			
	ट्रक	0.56	0.54	0.54
		[16.8 घंटा * 54 प्रति लीटर * 10 लीटर प्रति घंटा * (0.31 एमटीपीए/8000 टीपीडी) * (533 ट्रीप प्रति दिन/33.6 नग का ट्रीप)]	[16.8 घंटा * ₹55.79 प्रति लीटर * 10 लीटर प्रति घंटा * (0.29 एमटीपीए/7560 टीपीडी) * (504 ट्रीप प्रति दिन/33.6 नग का ट्रीप)]	[16.8 घंटा * ₹55.79 प्रति लीटर * 10 लीटर प्रति घंटा * (0.29 एमटीपीए/7560 टीपीडी) * (504 ट्रीप प्रति दिन/33.6 नग का ट्रीप)]
	पे-लोडर	0.04	0.09	0.09
		[₹54 प्रति लीटर * 12 लीटर प्रति घंटा * 16.8 लीटर प्रति घंटा * (0.31 एमटीपीए/8000 टीपीडी)]	[2 नग पेलोडर * ₹55.79 प्रति लीटर * 12 ली. प्रति घंटा * 16.8 प्रति दिन घंटा * (0.29 एमटीपीए/7560 टीपीडी)]	[2 नग पेलोडर * ₹55.79 प्रति लीटर * 12 ली. प्रति घंटा * 16.8 प्रति दिन घंटा * (0.29 एमटीपीए/7560 टीपीडी)]
	(ग) ट्रकों की पट्टा लागत	0.64	0.57	0.53
		(₹10,000 हर ट्रक प्रति दिन * (0.31 एमटीपीए/27,000 टन प्रति वेसल) * 3.5 दिन * 16 नग)	(₹9,324 हर ट्रक प्रति दिन * 11 * अराउंड समय3.696 दिन * 15 नग)	(₹9,324 हर ट्रक प्रति दिन * (0.29 एमटीपीए/27,000 टन प्रति वेसल * 3.5 दिन * 15 नग)
	(घ).मरम्मत और अनुरक्षण			
	सिविल परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00
		(1% * 0.00रु. करोड़)	(1% * 0.00रु. करोड़)	(1% * 0.00रु. करोड़)
	यांत्रिक और विद्युत उपस्कर	1.76	0.10	0.10
		[5% * (₹33.60रु. करोड़ + 5% ₹33.60रु. करोड़)]	[5% * (1.90 रु. करोड़ + 5% 1.90 रु. करोड़)]	[5% * (1.90 रु. करोड़ + 5% 1.90 रु. करोड़)]

	(घ). बीमा	0.34	0.02	0.02
		[1% * (0.00 रु. करोड़ + 33.60 रु. करोड़)]	[1% * (0.00 रु. करोड़ + 1.90 रु. करोड़)]	[1% * (0.00 रु. करोड़ + 1.90 रु. करोड़)]
	(ड). मूल्यहास			
	सिविल कार्य	0.00	0.00	0.00
		(3.34% * 0.00)	(3.17% * 0.00)	(3.17% * 0.00)
	यांत्रिक उपस्कर	3.53	0.19	0.19
		[10% * (33.60 रु. करोड़ * 5% * 33.60 रु. करोड़)]	[9.5% * (₹1.90 रु. करोड़ + 5% ₹1.90 रु. करोड़)]	[9.5% * (₹1.90 रु. करोड़ + 5% ₹1.90 रु. करोड़)]
	(च). लाइसेंस निशुल्क			
	भू-क्षेत्र	0.25	0.59	0.59
		(1 घंटा * 20.79 रु. प्रति वर्ग मी. प्रतिमाह * 12 माह)	[[ (1 है. * 37.38/ वर्ग मी. / माह) + {15.625% * ((1.4 है. * 37.38/ वर्ग मी. / माह) + (1 है. * 20.80/ वर्ग मी. / माह)) * 12 मी. * 10000 वर्ग मी. प्रति घंटा]	[[ (1 है. * 37.38/ वर्ग मी. / माह) + {15.625% * ((1.4 है. * 37.38/ वर्ग मी. / माह) + (1 है. * 20.80/ वर्ग मी. / माह)) * 12 मी. * 10000 वर्ग मी. प्रति घंटा]
	जलाशय	0.02	0.02	0.02
		[12250 वर्ग मी. * 10.40/वर्ग मी./माह * 15.63% * 12 माह]	[12250 वर्ग मी. * 10.40/वर्ग मी./माह * 15.625% * 12 माह]	[12250 वर्ग मी. * 10.40/वर्ग मी./माह * 15.625% * 12 माह]
	(छ). अन्य व्यय	1.68	0.10	0.10
		[5% * (0.00 + 33.60 रु. करोड़ )]	[5% * (0.00 + 33.60 रु. करोड़)]	[5% * (0.00 + 33.60 रु. करोड़)]
	अन्य कार्गो के लिए कुल प्रचालन लागत	9.28	2.84	2.80
(iii)	कुल प्रचालन लागत	94.02	80.46	80.42
IV	कार्गो प्रहस्तन कार्य के लिए आकलित राजस्व अपेक्षा तथा अप्रॉक्रेट प्रशुल्क			
क.	कंटेनर कार्गो			
(i).	आकलित राजस्व अपेक्षा			
	(क). कुल प्रचालन लागत	84.74	77.62	77.62
	(ख). नियोजित पूंजी पर प्रतिफल @ 16%	42.92	44.31	44.31
	(ग). कंटेनर कार्गो प्रहस्तन कार्य से कुल राजस्व क्षमता	127.66	121.93	121.93



ख.	अन्य कार्गो			
(i).	आकलित राजस्व अपेक्षा			
	(क). कुल प्रचालन लागत	9.28	2.84	2.80
	(ख).नियोजित पूंजी पर प्रतिफल @ 16%	5.64	0.32	0.32
	(ग).कार्गो प्रहस्तन कार्य से कुल राजस्व क्षमता	14.93	3.16	3.12
क.	कंटेनर कार्गो			
(i).	राजस्व अपेक्षा का संविभाजन			
	(क).कंटेनर प्रहस्तन प्रभार (एआरआर का 90% )	114.89	109.74	109.74
	(ख).भू-माटक प्रभार (एआरआर का 7% )	8.94	8.54	8.54
	(ग).विविध प्रभार (एआरआर का 3% )	3.83	3.66	3.66
	(घ).कार्गो प्रहस्तन कार्य से कुल राजस्व अपेक्षा	127.66	121.93	121.93

ख.	अन्य कार्गो			
(i).	राजस्व अपेक्षा का संविभाजन			
	(क).कार्गो प्रहस्तन प्रभार (एआरआर का 90% )	14.18	3.00	2.96
	(ख).भंडारण प्रभार (एआरआर का 7% )	0.75	0.16	0.16
	(ग).विविध प्रभार (एआरआर का 3% )	0.00	0.00	0.00
	(घ).कार्गो प्रहस्तन कार्य से कुल राजस्व अपेक्षा	14.93	3.16	3.12
ख.	अन्य कार्गो			
(i).	कार्गो प्रहस्तन प्रभार			
	(क). कार्गो प्रहस्तन प्रभार			
	राजस्व अपेक्षा ( करोड़ रु.में)	14.18	3.00	2.96
	क्षमता (मिलियन मीट्रिक टन प्रति वर्ष)	0.31	0.29	0.29
	कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रति टन दर	460.39	102.89	101.63
	( ख).भंडारण प्रभार (उर्वरक कार्गो को छोड़कर)			
	राजस्व अपेक्षा (रु.करोड़ में)	0.75	0.16	0.16
	भंडारण प्रभार आकर्षित करने के लिए कार्गो का %	100.00%	100.00%	100.00%
	भंडारण प्रभार को आकर्षित करने के लिए कार्गो की क्षमता (भंडारण परिकलन में एनएमपीटीद्वारा विचार की गई) (टन में)	226800.00	226800.00	226800.00
	(i) भंडारण प्रभार (नि:शुल्क अवधि से इतर (रु./टन/दिन)			
	नि:शुल्क अवधि	5 दिन	5 दिन	5 दिन
	पहले 5 दिन	3.08	0.65	0.65
	6ठे से 10 वें दिन तक	4.61	0.98	0.98
	11वे दिन से आगे	6.15	1.30	1.30

क. अन्य कार्गो के लिए प्रति दिन भंडारण प्रभार निकालने की गणना:				
	अन्य कार्गो			
	5दिन की निःशुल्क अवधि से इतर भंडारण सुविधा प्राप्त करने के लिए अन्य कार्गो की कुल इष्टतम क्षमता (टन में) का आकलन	2,26,800.00		
		पहला स्लैब	दूसरा स्लैब	तीसरा स्लैब
		प्रथम 5 दिन	6ठें से 10वां दिन	11वें दिन से आगे
	प्रत्येक स्लैब में दिनों की संख्या	5	5	3
	प्रत्येक स्लैब में भंडारण सुविधा प्राप्त करने वाला कार्गो	2,26,800	1,36,080	45,360
	भंडारण दर प्रति टन/प्रति दिन	0.65	0.98	1.30
ख. एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित और प्राधिकरण द्वारा सुविचारित प्रशुल्क पर भंडारण प्रभारों से राजस्व अपेक्षा				
	विवरण	प्रथम 5 दिन	6ठें से 10वां दिन	11वें दिन से आगे
(क).	प्रत्येक स्लैब में दिनों की संख्या	5	5	3
(ख).	प्रत्येक स्लैब में भंडारण सुविधा प्राप्त करने वाला कार्गो	2,26,800	1,36,080	45,360
(ग).	प्रस्तावित प्रशुल्क रु. प्रति टन प्रति दिन	0.65	0.98	1.30
(घ).	प्रस्तावित भंडारण प्रभारपर कुल आकलित राजस्व (रु. करोड़ में) [(क*ख*ग)/10000000]	0.07	0.07	0.02
(ड).	इस सेवा से आकलित एआरआर पूरा करने के लिए भंडारण प्रभार से आकलित कुल राजस्व (रु. करोड़ में)			0.16

## अनुलग्नक— II

**नए मंगलोर पत्तन न्यास पर बर्थ संख्या 8 में बीओटी आधार पर कंटेनर टर्मिनल क प्रचालन और अनुरक्षण के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची।**

## 1. परिभाषाएं

- (i) **“नगर को वापिस”** कंटेनर अर्थात् ऐसा कार्गो जो निर्यात के लिए पत्तन में प्रवेश तो करता है लेकिन किसी कारण से निर्यात नहीं हो पाता है और नगर को वापस भेजा जाता है।
- (ii) **“तटीय पोत”** का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप में लगाया गया पोत होगा।
- (iii) **“कंटेनर”** मानक आईएसओ कंटेनर, परिवहन और कार्गो स्टैकिंग के लिए उपयुक्त और एक यूनिट के रूप में प्रहस्तन योग्य हो और कंटेनर स्प्रेडर के साथ क्रेन द्वारा उठाये जा सकने का योग्य हो है।
- (iv) **“दिवस”** का अर्थ किसी दिन के प्रातः 6.00 बजे से आगामी दिवस के प्रातः 6.00 बजे तक की अवधि है।
- (v) **“विलंब शुल्क”** का अर्थ दरमानों में यथा विनिर्दिष्ट निःशुल्क अवधि से इतर टर्मिनल परिसर के आवागमन क्षेत्र में कार्गो के भंडारण के लिए देय प्रभार है।
- (vi) **“निर्यात कंटेनर”** अर्थात् सड़क अथवा ट्रेन द्वारा पहुंचाया गया कंटेनर, जो कंटेनर यार्ड में भंडारित किया जाता है और विनियुक्त पोत पर लादा जाता है।
- (vii) **“विदेशगामी पोत”** का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई पोत होगा।

- (viii) “निःशुल्क अवधि” से अभिप्राय अवधि जिसके दौरान कार्गो/कंटेनर को विलंब शुल्क प्रभार/भू-किराये के बिना भंडार करने की अनुमति होती है और इस अवधि में सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश और टर्मिनल अप्रचालन दिवस शामिल नहीं होते।
- (ix) “पूरा कंटेनर भार” (एफसीएल) अर्थात् पूर्ण कंटेनर भार वाले उक्त कंटेनर।
- (x) “जोखिमपूर्ण कंटेनर” का अर्थ ऐसे कंटेनर से होगा जिसमें आईएमओ के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण सामान शामिल होंगे।
- (xi) “आईसीडी” से अभिप्राय अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर डीपो से है।
- (xii) “आयात कंटेनर” अर्थात् एक पोत से उतारा गया कंटेनर जो कंटेनर, यार्ड में भंडारित किया जाता है और विनियुक्त पोत पर लादा जाता है।
- (xiii) “कंटेनर भार से कम” (एलसीएल) अर्थात् ऐसे कंटेनर जिनमें (एक आयातक/निर्यातक से अधिक के कार्गो वाला कंटेनर) पूर्ण कंटेनर भार से कम भार हो।
- (xiv) “सामान्य कंटेनर” अर्थात् सामान्य प्रकार के कंटेनर जो बाद में उल्लिखित विशेष श्रेणियों के अंतर्गत नहीं आते हैं।
- (xv) “अन्य कार्गो” का अर्थ उर्वरक, चूनापत्थर, जिप्सम और डोलोमाइट है।
- (xvi) “अति आयामीय कंटेनर” अर्थात् मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से ज्यादा अति आयामीय कार्गो वाला कंटेनर और विशेष डिवाइसों जैसे स्लिंग्स, शेकल्स, लिफ्टिंग बीम आदि की जरूरत होगी। नष्ट हुए कंटेनर (ऐसे बॉक्सों सहित जिनमें कोनों की समस्या हो) और ऐसे कंटेनर जिन्हें उठाने के लिए विशेष डिवाइसों की आवश्यकता पड़ती है, वे भी अति आयामीय कंटेनर रूप में वर्गीकृत किए गए हैं।
- (xvii) “प्रति दिन” से तात्पर्य प्रति कैलेंडर दिन या उसका अंश है।
- (xviii) “पत्तन” का अर्थ न्यू मंगलोर पत्तन न्यास है।
- (xix) “पत्तन क्षेत्र” अर्थात् पत्तन का कस्टम बंधित क्षेत्र/पत्तन प्रचालन क्षेत्र।
- (xx) “प्रशीतन कंटेनर” अर्थात् बांधित तापमान बनाए रखने के लिए बिजली आपूर्ति के लिए प्रावधानों के साथ सामान को ढोने के लिए प्रयुक्त प्रशीतन कंटेनर।
- (xxi) “शट आऊट कंटेनर” अर्थात् एक ऐसा कंटेनर जो (पोत पहचान सूचना सं. अर्थात् वीआईएन सं. द्वारा यथा निर्दिष्ट) किसी पोत विशेष के लिए निर्यात इनटेक रूप में प्रवेश करता है और किन्हीं कारणों से पोत विशेष से नहीं जुड़ा होता है, तब इस कंटेनर को शट आऊट कंटेनर कहा जाता है।
- (xxii) “पोतांतरण कंटेनर” अर्थात् ऐसा कंटेनर जो एक पोत से उतारा जाता है और कंटेनरटर्मिनल में भंडारित किया जाता है और अन्य पत्तन के लिए दूसरे पोत के माध्यम से नौभरित किया जाता है।
- (xxiii) “वीआईएन” अर्थात् पोत पहचान सूचना संख्या।
- (xxiv) “सप्ताह” से अभिप्राय 7 दिन की अवधि से है।

## 2. सामान्य निबंधन और शर्तें

- (i) पोत संबंधी प्रभार लगाने के प्रयोजन से “तटीय” अथवा “विदेशगामी” श्रेणी में वर्गीकृत करने के लिए पोत का दर्जा जैसा सीमा शुल्क विभाग अथवा पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी इसके प्रमाणन में दिया गया होगा, निर्णायक घटक होगा, और कार्गो की प्रकृति उसके उदगम की इस प्रयोजन से कोई प्रासंगिकता नहीं होगी।
- (ii) पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) की उगाही के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली:
  - (क) सामान्य व्यापारिक लाइसेंसधारी भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय गमन के लिए परिवर्तित कर सकते हैं। जो सीमा-शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर भारतीय पत्तन के अपने प्रथम पत्तन पर तटीय गमन के लिए परिवर्तित हो सकते हैं, उन्हें तब तक किसी अन्य सीमा-शुल्क परिवर्तन आदेश की आवश्यकता नहीं है जब तक वे भारतीय तट पर गमन करते हैं।

- (ख) विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक से विशिष्ट अवधि लाइसेंस और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय गमन में परिवर्तित हो सकते हैं।
- (iii) रियायती तटीय दर और विदेशी दर पर पोत संबंधी प्रभारों (बीआरसी) की उगाही के लिए मानदंड:
- (क) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, लदान पत्तन द्वारा तटीय दरें पोत के तटीय सामानों की लदाई शुरू किए जाने के समय से प्रभार्य होंगी।
- (ख) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल पोत द्वारा तटीय कार्गो उतराई प्रचालनों को पूरा किए जाने तक प्रभार्य होंगी, उसके तत्काल पश्चात ही विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।
- (ग) नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस धारक विनियुक्त भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों की पात्रता के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होंगे।
- (iv) रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधी प्रभारों (सीआरसी) की उगाही के लिये मानदंड
- (क) “विश्वभर और तटीय” परिचालन के लिए भारतीय सामान्य व्यापारिक लाइसेंस धारक विदेशगामी भारतीय पोत के प्रहस्तन प्रभारों (एचसी) के संदर्भ में लागू तटीय दरें प्रभारित होंगी अर्थात् निम्नलिखित परिदृश्य में घाट शुल्क सहित जलयान से तट तक स्थानांतरण और क्वे से/को भंडार यार्ड से/को अंतरण।
- (i) तटीय गमन के लिए परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान ढोना।
- (ii) तटीय गमन के लिए परिवर्तित नहीं\* परन्तु किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान ढोना।
- \*केन्द्रीय उत्पाद शुल्क और सीमा शुल्क बोर्ड का 25 फरवरी, 2002 का परिपत्र संख्या 15/2002-सीयूएस भारतीय ध्वज के विदेशगामी पोत को बिना किसी सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान ढोने की अनुमति देता है।
- (ख) विदेशी ध्वज का पोत नौवहन महानिदेशक से विशिष्ट अवधि लाइसेंस और सीमा-शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय गमन के लिए परिवर्तन के मामले में ऐसे पोत द्वारा किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान/कंटेनर ढोने पर तटीय सामान/कंटेनर के लिए लागू तटीय दरें उगाही जायेंगी।
- (v) उमरीकी डालरों में मूल्यवर्गित कंटेनर संबंधी प्रशुल्क समकक्ष भारतीय रूपयों में वसूले जायेंगे। इसके लिए संदर्भ प्रशुल्क आयात कंटेनरों के मामलों में पोत के प्रवेश की तारीख को और निर्यात कंटेनरों के मामलों में कंटेनर के पत्तन परिसर में आगमन की तारीख को, डालर मूल्यवर्गित प्रभारों के ऐसे परिवर्तन के लिए मान्य दिन माना जायेगा, भारतीय रिजर्व बैंक द्वारा यथा अधिसूचित संदर्भ दर अथवा भारतीय स्टेट बैंक की बाजार क्रय दर पर परिवर्तित किया जायेगा।
- (vi) पोत के पत्तन में तीस दिन से अधिक के लिए रुकने के मामले में पोत के आगमन की तारीख से तीस दिन में एक बार विनिमय दर की नियमित समीक्षा की जायेगी। ऐसे मामलों में विलिंग का आधार समीक्षा के समय विद्यमान उपयुक्त विनिमय दर के संदर्भ में विषय प्रभावी से होगा।
- (vii) (क) सभी तटीय कंटेनरों के लिए कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कंटेनर प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ख) सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों के कार्गो/कंटेनर संबंधी प्रभार, ताप कोयला, कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क और लौह गुट्टिकाओं को छोड़कर, सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होंगे।
- (ग) कंटेनर संबंधित प्रभारों के मामले में रियायत लागू समेकित दर है। जहां मदवार प्रभार वसूल किए जाते हैं वहां रियायत जलयान-तट स्थानांतरण, और घाट से/ को भंडारण यार्ड स्थानांतरण पर लागू होने के साथ-साथ कार्गो तथा कंटेनरों पर घाटशुल्क भी लागू होगा।

- (घ) इस रियायत के प्रयोजन के लिए, विदेशी पत्तन से एक कंटेनर जो भारतीय पत्तन 'ख' को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है भी इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक प्रभारों के लिए पात्र होगा। दूसरे शब्दों में, अनुमत पातों द्वारा भारतीय पत्तनों/को कार्गो/कंटेनरों तटीय नौचालन के लिए रियायत हेतु पात्र होंगे।
- (ङ) तटीय कंटेनरों/पोतों के लिए प्रभार भारतीय रुपए में मूल्यवर्गित और संग्रहित किए जाएंगे।
- (viii) विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:
- (क) प्रयोक्ता को इस दरमान के अधीन विलंबित भुगतानों पर भारतीय स्टेट बैंक की मुख्य उधार दर से 2% अधिक की दर पर ब्याज अदा करना होगा।
- (ख) इस प्रकार, प्रचालक को भी विलंबित वापसियों पर भारतीय स्टेट बैंक की मुख्य उधार दर से 2% अधिक की दर पर ब्याज अदा करना होगा।
- (ग) प्रचालक द्वारा वापसियों पर विलंब के पूरा होने की तारीख के 20 दिन बाद से अथवा प्रयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा।
- (घ) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिलों को दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से परिगणित किया जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान सेवाएं प्राप्त करने से पहले किया जाता है जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 और/अथवा दरमान में एक शर्त के रूप में निर्धारित किया जाता है।
- (ix) लंबाई में 20' से कम और 20' तक के कंटेनरों को प्रशुल्क के प्रयोजन से एक टीईयू के रूप में मान्य किया जायेगा।
- (x) विलंब के किसी दावे पर तब तक विचार नहीं किया जायेगा जब वापसी 100/- रु. से अधिक नहीं होगी। इस प्रकार प्रचालक भी टर्मिनल को 100/- रु. या कम राशि पर अनुपूरक बिल न्यून प्रभार बिल नहीं देगा।
- (xi) निकाले गए सभी प्रकार प्रत्येक बिल के कुल योग के अगले उच्चतर रुपये में पूर्णांकित किया जायेगा।
- (xii) (क) इस दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इस प्रकार, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान कर सकता है।
- (ख) टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन पर शासित निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है यदि युक्तिकरण से उपयोक्ताओं को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं हों।
- (ग) प्रचालक ऐसी निम्न दरों और/अथवा ऐसी दरों के प्रयोग को शासित करने वाली सोपाधिकताओं के युक्तिकरण को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करेगा और ऐसी निम्न दरों और/अथवा ऐसी दरों के प्रयोग को शासित करने वाली सोपाधिकताओं के युक्तिकरण को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करना जारी रखेगा बशर्ते नई नियम दरें इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरों से अधिक न हों।
- (xiii) प्रचालक को आरोप्य, उपयुक्त स्तर से इतर विलंबों के लिए प्रयोक्ता को प्रभार देना अपेक्षित नहीं होगा।
- (xiv) यदि पोत प्रचालक की तट आधारित सुविधाओं के खराब अथवा अनुपलब्ध होने अथवा प्रचालक को आरोप्य किसी अन्य कारण से निष्क्रिय खड़ा रहता है तो न्यू मंगलोर पत्तन न्यास प्रचालक को निष्क्रिय अवधि के दौरान उपार्जित बर्थ किराया प्रभार के समान छूट देनी होगी।

### 3. कंटेनर संबंधी प्रभार

#### 3.1 सामान्य निबंधन और शर्तें:

- (i) 20 से कम और तक के कंटेनर एक टीईयू (बीस फुट समकक्ष इकाई) गिनती किए जाएंगे और 20 से अधिक और 40 तक के कंटेनर प्रशुल्क के प्रयोजन के लिए एक एफईयू (चालीस फुट समकक्ष इकाई) रूप में परिगणित किया जाएगा।

- (ii) 20 लंबाई से अधिक और 40 तक की लंबाई से अधिक के कंटेनर के लिए सभी प्रभार निर्धारित किए गए लागू प्रभारों के 150 प्रतिशत होंगे और 40 से अधिक लंबाई के कंटेनरों के लिए यह दरमानों में प्रति टीईयू आधार पर निर्धारित लागू प्रभारों के 200 प्रतिशत होगी।
- (iii) मानक आकार से इतर कंटेनरों के लिए विशेष डिवाइसों/ सिलिंगों/प्रहस्तन की आवश्यकता पड़ती है, जिसके लिए लागू दरों का दोगुना वसूल किया जाएगा। ऐसे कंटेनरों में नष्ट हुए कंटेनर और विशेष डिवाइसों को अपेक्षा करने वाले अन्य प्रकार के कंटेनर भी शामिल होंगे।

### 3.2 कंटेनरों के प्रहस्तन और आवागमन के लिए प्रभार:

कंटेनरों के प्रहस्तन और आवागमन के लिए पत्तन से गुजरने वाले कंटेनरों और कंटेनरयुक्त कार्गो के मामले में प्रदत्त सेवाओं के लिए शिपिंग लाइनों अथवा पोतों के एजेंटों अथवा कार्गो एजेंटों द्वारा निम्नलिखित समेकित प्रभार देय होगा।

#### क. सामान्य कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु.में)			
		विदेशगामी पोत		विदेशगामी पोत	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
1.	जलायान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमत।	3,025.81	2,420.66	1,815.49	1,452.39
2.	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट अथवा विलोमत।	1,512.90	1,512.90	1,512.90	1,512.90
3.	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमत।	453.87	453.87	453.87	453.87

#### ख. रीफर कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु.में)			
		विदेशगामी पोत		विदेशगामी पोत	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
1.	जलायान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमत।	3,025.81	2,420.66	1,815.49	1,452.39
2.	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट अथवा विलोमत।	1,512.90	1,512.90	1,512.90	1,512.90
3.	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमत।	453.87	453.87	453.87	453.87

#### ग. जोखिमपूर्ण कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु.में)	
		विदेशगामी पोत	विदेशगामी पोत
		लदा हुआ	खाली
1.	जलायान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमत।	3,782.27	2,269.36
2.	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट अथवा विलोमत।	1,891.13	1,891.13
3.	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमत।	567.34	567.34

**घ. पोतांतरण कंटेनर**

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु.में)			
		विदेशगामी पोत		विदेशगामी पोत	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
1.	पोतांतरण कंटेनर	3,782.27	3,025.81	2,269.36	1,815.49

**टिप्पणियां:**

- (i) एक कंटेनर मूल रूप से पोतांतरण कंटेनर घोषित किए जाने के बाद रेल अथवा सड़क द्वार ले जाया जाता है पोतांतरण कंटेनर के रूप में अपनी पहचानतन खो देगा और सामान्य कंटेनर माना जाएगा और यथा लागू निर्धारित प्रभार देय होंगे।
- (ii) विदेशी पत्तन से कंटेनर टर्मिनल पर उतरने वाला कोई कंटेनर किसी भारतीय पत्तन को तटीय यात्रा से पोतांतरण अथवा किलोमता, पर विदेशगामी पोत के लिए निर्धारित पोतांतरण प्रभारों का 50 प्रतिशत प्रभार और तटीय क्षेत्री के लिए निर्धारित का 50 प्रतिशत प्रभारित किया जायेगा।

**ङ. अति आयातीय कार्गोकंटेनर**

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु.में)			
		विदेशगामी पोत		विदेशगामी पोत	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
1.	जलायान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमत।	6,051.64	4,841.30	3,630.98	2,904.79
2.	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट अथवा विलोमत।	3,025.81	3,025.81	3,025.81	3,025.81
3.	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमत।	907.74	907.74	907.74	907.74

**सामान्य टिप्पणी:** उपर्युक्त समेकित प्रभारों में निम्नलिखित तत्व, अर्थात् स्टीवडोरिंग, गैट्री क्रेन का प्रयोग, स्थानांतरण क्रेन का उपयोग, कंटेनरों के टेयर भार पर घाटशुल्क, कंटेनरयुक्त कार्गो पर घाटशुल्क और अन्य विविध सेवाएं जो जरमानों में विशेष रूप से निर्धारित नहीं हैं।

**3.3 पत्तन परिसर में भंडारित कंटेनरों के लिए विराम समय प्रभार:**

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु. में)					
		विदेशी			तटीय		
		20 लंबाई तक	20 से अधिक 40 लंबाई तक	40 लंबाई तक	20 लंबाई तक	20 से अधिक 40 लंबाई तक	40 लंबाई तक
1.	आयात-लदा हुआ						
	प्रथम 4 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	5-8 दिन	186.87	373.74	560.61	186.87	373.74	560.61
	9-15 दिन	373.74	747.49	1,121.23	373.74	747.49	1,121.23
	उसके प्रश्चात्	747.49	1,494.97	2,242.46	747.49	1,494.97	2,242.46
2.	निर्यात- लदा हुआ						
	प्रथम 5 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	6-8 दिन	186.87	373.74	560.61	186.87	373.74	560.61

	9-15 दिन	373.74	747.49	1,121.23	373.74	747.49	1,121.23
	तत्पश्चात्	747.49	1,494.97	2,242.46	747.49	1,494.97	2,242.46
3.	आयात-निर्यात-खाली						
	प्रथम 4 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	5-8 दिन	186.87	373.74	560.61	186.87	373.74	560.61
	9-15 दिन	373.74	747.49	1,121.23	373.74	747.49	1,121.23
	तत्पश्चात्	747.49	1,494.97	2,242.46	747.49	1,494.97	2,242.46
4.	पोतांतरण – लदे हुए						
	प्रथम 15 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	16-30 दिन	186.87	373.74	560.61	186.87	373.74	560.61
	तत्पश्चात्	373.74	747.49	1,121.23	373.74	747.49	1,121.23
5.	पोतांतरण – खाली						
	प्रथम 7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	8-15 दिन	186.87	373.74	560.61	186.87	373.74	560.61
	तत्पश्चात्	373.74	747.49	1,121.23	373.74	747.49	1,121.23

#### टिप्पणियां:

- (1) (क) आयात कंटेनरों के लिए विराम समय (भंडारण) अवधि कंटेनर के अवतरण के अवतरण के दिन के बाद के दिन से आरंभ होगी और निर्यात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि कंटेनर के परिसर में प्रवेश के समय से आरंभ होगी।
- (ख) निःशुल्क समय के परिकलन के लिए सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश और टर्मिनल के गैर-प्रचालन दिवस जोड़े नहीं जायेंगे।
- (2) खाली करने/भरण के लिए कंटेनर फ्रेट स्टेशन को अथवा स्थानीय परेषण प्रकार को बदलने के बाद पोतांतरण कंटेनर उपर्युक्त मद (4) में यथा निर्धारित रियायती विराम समय खो देगा। ऐसे कंटेनरों के लिए विराम समय प्रभार मद सं. 1 अथवा 2, जो भी लागू हो, में यथा निर्धारित आयात कंटेनरों के बराबर वसूल किए जाएंगे।
- (3) शटआऊट कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि उस दिन के अगले दिन से गिनती की जाएगी जब कंटेनर शिपमेंट/डिलीवरी के दिन तक शटआऊट हो गया है।
- (4) अति ऊंचे और अतिआयामीय कंटेनर सामान्य लागू प्रभारों का तीन गुना आकर्षित करेंगे।
- (5) जोखिमपूर्ण कंटेनर सामान्य लागू प्रभारों का 1.25 गुणा आकर्षित करेंगे।
- (6) नीलामी कंटेनरों के मामले में, नीलामी खत्म होने के बाद, खाली किए जाने का कार्य पूरा होने के अगले दिन से खाली कंटेनर रूप में विराम समय प्रभार आकर्षित करेंगे।
- (7) निर्यात लदे और खाली कंटेनरों की निःशुल्क भंडारण अवधि कंटेनर के टर्मिनल में प्रवेश के समय से आरंभ होगी।
- (8) उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार उपार्जित नहीं होंगे जिसके दौरान प्रयोक्ता के अनुरोध पर, प्रचालक को आरोप्य कारणों से कंटेनरों की सुपुर्दगी करने की स्थिति में नहीं होता।
- (9) प्रतियुक्त एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्याग की सूचना प्राप्त होने की तारीख एक अथवा कंटेनर की उतराई के दिन से 75 दिनों तक, जो भी पहले ही, निम्नलिखित के अधीन वसूल किए जाएंगे:



- (i) परेषिती किसी भी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है।
- (ii) यदि परेषिती ऐसा परित्याग पत्र जारी करने का चयन नहीं करता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी इस शर्त के अधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है कि,
- (क) लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की संरक्षा शुरू करेगी और इसे पत्तन परिसर से वापिस लाया जाता है अथवा हटाया जाता है; और
- (ख) लाइन कंटेनर की संरक्षा शुरू करने से पहले कार्गो तथा कंटेनर पर प्रोद्भूत सभी पत्तन प्रभार अदा करेगा।
- (iii) कंटेनर एजेंट/एमएलओ जरूरी औपचारिकताएं पूरी करेगा और परिवहन तथा खाली करने की वहन करेगा। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में विफल रहने की स्थिति में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार तब तक वसूल किया जाना जारी रहेगा जब तक कार्गो को खाली करने के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी आवश्यक कार्रवाईयां नहीं की जाती है।
- (iv) जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा सीज/विनिहित किया जाता है और इसे 75 दिनों की निर्धारित समयवधि के भीतर खाली नहीं किया जा सकता, भंडारण प्रभार कार्गो को छोड़ जाने के सीमाशुल्क आदेश से लागू किए जाने पर रूक जाएंगे परंतु लाइनों को जरूरी औपचारिकताएं पूरी करनी होंगी और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करनी होगी। अन्यथा, सीज/विनिहित कंटेनर पत्तन परिसर से सीमाशुल्क बंधित क्षेत्र तक लाइन/परेषिती द्वारा हटाए जाने चाहिए और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने के दिन से लागू होना रूक जाएगा।

### 3.3 कंटेनर पोतों के लिए प्रदान की गई विविध सेवाओं के लिए प्रभार:

#### क. रीफर अनुवीक्षण और कनेक्शन

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु.में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
1	रीफर कंटेनरों का अनुवीक्षण और बिजली उपभोग के लिए अतिरिक्त प्रभार प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग	310.88	310.88	310.88	310.88

टिप्पणी: रीफर कंटेनरों के मामले में भी निर्धारित दरों पर अतिरिक्त बिजली प्रभार लागू होंगे।

#### ख. अन्य प्रदत्त सेवाएं

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु.में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
1	सीमाशुल्क निरीक्षण अथवा किसी अन्य प्रयोजन के लिए और डिलीवरी के लिए कंटेनरों की अनुवर्ती लदाई हेतु टर्मिनल के भीतर एक यार्ड से दूसरे यार्ड तक कंटेनरों का स्थानांतरण	1507.77	1507.77	1507.77	1507.77
2	सीमाशुल्क जांच अथवा व्यवस्था से पहले किसी अन्य प्रयोजन के लिए विनियुक्त यार्ड में कंटेनरों की स्टैकिंग के लिए अतिरिक्त सेवा प्रभार।	452.33	452.33	452.33	452.33

#### ग. हैच कवर खोलना और इसे बदलना

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु.में)	
		विदेशगामी पोत	तटीय पोत
		लदा हुआ	लदा हुआ
1	जब इसे घाट पर बिछाया जाता है	6031.06	3618.64

2	घाट पर इसे बिछाए बिना	2922.26	1753.36
---	-----------------------	---------	---------

टिप्पणी: यदि केवल एक प्रचालन किया जाता है तो उपर्युक्त हैच कवर प्रहस्तन प्रभारों का आधा वसूल किया जाएगा।

घ. एक हैच से दूसरे हैच अथवा उसी हैच के भीतर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु.में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
1	हैच से हैच स्थानांतरण (केवल 1 फेरा शामिल करते हुए)	1507.77	1507.77	904.66	904.66
2	उपर्युक्त (क) से इतर	6031.06	6031.06	3618.64	3618.64

#### 4. अन्य कार्गो संबंधी प्रभार

##### क. कार्गो संबंधी प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर रु. में प्रति मीट्रिक टन (आयात)	
1.	प्रहस्तन प्रभार	विदेशी	तटीय
(i)	उर्वरक, चूनापत्थर, जिप्सम, डोलोमाइट	101.63	60.98

टिप्पणियां:

- ऊपर निर्धारित अन्य कार्गो (चूनापत्थर, जिप्सम, डोलोमाइट) के प्रहस्तन प्रभार पोत से कार्गो की उतरायी और भंडारण तक उसे अंतरण, 5 दिनों तक निःशुल्क अवधि तक स्टैकयार्ड, स्टैकयार्ड से वापस उठाने और ट्रकों पर लदान, घाट पर कार्गो की सफाई, धूल दमन सेवाएं और वे सभी विविध सेवाएं जो दरमानों में विशिष्ट रूप से शामिल नहीं हैं के लिए मिश्रित प्रभार है।
- ऊपर निर्धारित अन्य कार्गो (उर्वरक) के प्रहस्त प्रभार पोत से कार्गो की उतरायी और उसे पत्तन भंडार रोड तक स्थानांतरण के लिए ही हैं। प्रहस्तन प्रभारों में वे अन्य विविध सेवाएं भी शामिल हैं जो दरमानों में विशेष रूप से शामिल नहीं हैं। उर्वरक को भंडार करना इस परियोजना में शामिल नहीं है और प्रहस्तन प्रभारों में भंडार के प्रति प्रभार शामिल नहीं है।

##### ख. भंडारण प्रभार

पोत कार्गो की पूरी उतरायी के पश्चात् निःशुल्क अवधि (5 दिन) से इतर अन्य आयातित कार्गो (चूनापत्थर, जिप्सम, डोलोमाइट) के यार्ड में भंडार के भंडार प्रभार इस प्रकार होंगे:

क्र.सं.	विवरण	दर रु. में प्रति एमटी प्रति दिन और उसके एक भाग के लिए
1.	निःशुल्क अवधि के पश्चात् प्रथम 5 दिन	0.65
2.	निःशुल्क अवधि के पश्चात् 6ठे दिन से 10वें दिन तक	0.98
3.	11वें दिन से	1.30

टिप्पणी:

- (क) निःशुल्क अवधि के परिकलन के प्रयोजन से सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश और टर्मिनल के गैर-कार्य दिवस गिने नहीं जायेंगे।
  - (ख) निःशुल्क अवधि पोत से सारा सामान बर्थ पर उतरा लिया जाने वाले दिन के उगले दिन से गिनी जायेगी।
- उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार उपार्जित नहीं होंगे जिसके दौरान प्रयोक्ता के अनुरोध पर, प्रचालक को आरोप्य कारणों से कार्गो की सुपुर्दगी करने की स्थिति में नहीं होता।
- भंडारण प्रभार टर्मिनल के गैर कार्य दिवसों और समीशुल्क अधिसूचित अवकाशों सहित उन सभी दिनों के लिए देना होगा जिसने दिन के लिए कार्गो निःशुल्क अवधि के इतर भंडार में रहता है।

**5. सामान्य नोट:**

- (i) प्रशुल्क सीमा में 1 जनवरी, 2015 और प्रासंगिक वर्ष की प्रथम जनवरी के मध्य थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के उतार चढ़ाव के 60% की सीमा तक सूचकांकित वृद्धि की जाएगी। प्रशुल्क सीमा का यह स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष की पहली अप्रैल से आगामी 31 मार्च तक लागू रहेगी।
- (ii) वाणिज्यिक प्रचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, प्रशुल्क सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा जो अधिकतम होगा। उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपर्युक्त पैरा 2.2 में यथा दिए गए अनुसार सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वतः ही संशोधित किया जाएगा जो पूरी लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा।  
  
तथापि लाइसेंस धारक, आगामी वित्तीय वर्ष से कम से कम 90 दिन पूर्व प्रासंगिक वर्ष के सूचकांकित प्रशुल्क से ऊपर, प्रचालन के दूसरे वर्ष से आगे कार्य निष्पादन मानकों ("कार्यनिष्पादन संबंधी प्रशुल्क") सहित प्रशुल्क प्रस्तावित करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क, उस प्रासंगिक उस वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के 15 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा (और यह प्रशुल्क सीमा होगी) कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क अगले वित्तीय वर्ष के प्रथम दिन से संपूर्ण वित्तीय वर्ष के लिए लागू होगा।
- (iii) टीएएमपी को प्रस्तुत किए जाने वाले प्रस्ताव के साथ लाइसेंस करार में यथा शामिल पिछले 12 माह अथवा प्रचालन के प्रथम वर्ष में प्रचालन के महीनों की वास्तविक संख्या जैसी भी स्थिति हो, में कार्य निष्पादन मानकों की उपलब्धि दर्शाते हुए परियोजना के रियायत करार के अधीन नियुक्त किए गए स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त प्रमाण पत्र जमा किया जाएगा।
- (iv) प्रस्ताव के प्राप्त होने पर, टीएएमपी प्राप्ति के 7 दिनों के भीतर, 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देश के पैरा-5 में दी गई रुपरेखा के अनुसार कार्य निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर महापत्तन न्यास के विचार मांगेगा।
- (v) लाइसेंस धारक द्वारा पिछले 12 माह में लाइसेंस करार में शामिल निष्पादन मानकों के पूरा न किए जाने की स्थिति में, टीएएमपी आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क अधिसूचित करने के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंस धारक केवल आगामी वित्तीय वर्ष के लिए लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के लिए हकदार होगा।
- (vi) महापत्तन न्यास के विचारों पर विचार करने के पश्चात यदि टीएएमपी संतुष्ट होता है कि रियायत करार में यथा शामिल किए गए कार्य निष्पादन मानक पूरे किए गए हैं तो यह आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से लागू किए जाने के लिए 15 मार्च तक कार्य निष्पादन संबंधित प्रशुल्क अधिसूचित करेगा।
- (vii) कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव पर विचार करते समय, टीएएमपी कार्य निष्पादन मानक और लाइसेंस धारक द्वारा इनका अनुपालन देखेगा। टीएएमपी लाइसेंस धारक द्वारा कार्य निष्पादन मानकों के पूरा किए जाने अथवा अन्यथा के आधार पर कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार या अस्वीकार करने पर निर्णय लेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और कार्य निष्पादन से सम्बद्ध प्रशुल्क 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के साथ संलग्न परिशिष्ट में दर्शाए गए उदाहरण के अनुसार होंगे।
- (viii) प्रचालन के तीसरे वर्ष से लाइसेंस धारक से प्राप्त कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव, स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 माह की अवधि में कार्य निष्पादन मानक अर्जित करने पर टीएएमपी द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। लाइसेंस धारक, तीसरे वर्ष से आगे कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के लिए 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्धि प्रमाण-पत्र के साथ कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव पेश करेगा और प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

## अनुलग्नक - III

**नए मंगलोर पत्तन न्यास पर बर्थ संख्या 8 में बीओटी आधार पर कंटेनर टर्मिनल क प्रचालन और अनुरक्षण के निष्पादन मानक**

## 1. सकल बर्थ उत्पादन

कार्गो श्रेणी	निष्पादन मानक
कंटेनर	
(मेल लाइन पोत)	25 फेरे प्रति घंटा प्रति क्रेन
(फीडर पोत)	17 फेरे प्रति घंटा
मिश्रित शुष्क बल्क कार्गो	
अन्य कार्गो( उर्वरक, चूनापत्थर, जिप्सम, डोलोमाइट) शिप गियर के प्रयोग से।	7,560 टन/ दिन

## 2. मार्गस्थ भंडार विराम समय:

मार्गस्थ भंडार विराम समय:	
- आयात	4 दिन
कंटेनर (टर्मिनल पर)	5 दिन
-निर्यात	
कंटेनर (टर्मिनल पर)	

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****NOTIFICATION**

Mumbai, the 9th February, 2017

**No. TAMP/56/2016-NMPT.**—In exercise of the powers conferred under Sections 48 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from New Mangalore Port Trust (NMPT) for fixation of reference tariff for development of container terminal and for handling other cargo at berth No. 8 on Public Private Partnership (PPP) mode at NMPT under the revised guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013, which were notified vide Notification No. TAMP/18/2013-Misc. dated 30 September 2013 vide Gazette No. 254, as in the Order appended hereto.

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**

No. TAMP/56/2016–NMPT

New Mangalore Port Trust (NMPT)

- - -

Applicant

**QUORUM**

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

**ORDER**(Passed on this 4<sup>th</sup> day of January, 2017)

This case relates to the proposal received from the New Mangalore Port Trust (NMPT) for fixation of reference tariff for development of container terminal and for handling other cargo at berth No. 8 on Public Private Partnership (PPP) mode at NMPT.

## 2. The main submissions made by the NMPT in the proposal are summarized below:

- (i) (a) The proposed project is about Development of Container Terminal of Berth No. 8 for at the NMPT. A Detailed Project Report (DPR) for the project has been carried out on the basis of traffic analysis and technical assessment.
- (b) Berth No. 8 is a deep draft and multipurpose berth operated by the Port for handling various commodities like dry bulk and general cargo. The berth has a length of 350 metres, width of 35 metres, draft of 14 metres and depth of 15.1 metres.
- (c) It is estimated that the expected traffic for Container Cargo in the first year shall be 90,000 TEUs, while that for Other Clean Cargo shall be 0.25 MTPA. Based on these

expected traffic, the share of cargo between Container Cargo and Other Clean Cargo comes to 84.375%: 15.625%.

(ii) **Estimation of Optimal Capacity:**

- (a) Optimal capacity of the terminal has been determined taking into consideration various components of the facility that will be required to be created, equipment and plant and machinery to be provided, productivity levels and utilization levels, as per the norms prescribed. Tariff shall be prescribed with reference to the optimal capacity of the terminal irrespective of any traffic forecast.

The optimal capacity of the terminal is reckoned as the lower value of the optimal quay capacity and optimal yard capacity, which has been calculated separately for Container Cargo and Other Clean Cargo.

(b) **Container Cargo:**

Generally, the handling capacity of Container Cargo terminal is calculated in terms of number of Twenty-Foot Equivalent containers (TEUs) However, to convert the same in tonnes, a factor of 15 tonnes per TEU has been used. This factor was derived from the data on Commodity-wise Traffic Handled at Major Ports provided in the Update on Indian Port Sector published on 31.03.2016 by Transport Research Wing, Ministry of Road Transport & Highways, Government of India.

(i) **Estimation of Optimal Quay Capacity:**

For the total berth length of 350 m, as per norms, three gantry cranes are required. However, due to minimal traffic envisaged, only two gantry cranes have been considered for handling Container Cargo. The parameters considered for assessing Optimal Quay Capacity are as follows:

A = Number of gantry cranes deployed for work in an year	2 Nos.
B = Number of working hours of gantry cranes in an year	8,760 hrs (24 hrs x 365 days)
C = Average number of moves per gantry crane	25 Nos.
D = TEU ratio	1.3
E = 70%	70%
Share of Container Cargo	84.38%

Based on the above, the Optimum Quay Capacity for Container Cargo is estimated to 3,36,302 TEUs. Further, in terms of tonnage handled, the Optimum Quay Capacity for Container Cargo is 5.04 MTPA.

(ii) **Estimation of optimal yard capacity:**

The backup area envisaged for Container Cargo and Other Clean Cargo is 16.3 hectares and 1 hectare respectively. The working of optimal yard capacity is given below:

Total Area	4.8 Ha	0.9 Ha	2.78 Ha
G = Total ground slot in TEUs	309.17 TEUs#	260 TEUs#	260 TEUs#
H = Average Stack height	2.5 m	2.5 m	2.5 m
P = Period in No. of days	365	365	365
S = Surge factor	1.3	1.3	1.3
D = Average Dwell Time	3 days*	3 days*	3 days*

Thus, Optimal Yard Capacity = $(G * H * P)/(S * D)$	2,43,055 TEUs	38,325 TEUs	1,18,382 TEUs
---	---------------	-------------	---------------

#Number of ground slots are lesser than the TAMP norms, owing to site constraints.

\*Average of 4 days for export & 2 days for import.

Hence, the Total Optimal Yard Capacity for Container Cargo is 3,99,762 TEUs (i.e. 2,43,055 TEUs + 38,325 TEUs + 1,18,382 TEUs) Further, in terms of tonnage handled, the Optimum Yard Capacity for Container Cargo is 6.00 MTPA.

(c) **Calculation of Optimum Capacity for Other Clean Cargo:**

(i) **Average Parcel Size:**

The parcel size of vessel as per DPR is 27000 Tonnes.

(ii) **Unloading Rate:**

The unloading Rate has been considered as 8,000 TPD, as against 10,000 & 7,500 TPD provided in the TAMP 2008 Guidelines for dry bulk cargo of parcel size more than 30,000 tonnes and upto 30,000 tonnes respectively. This deviation has been accepted by TAMP while fixing the tariff for Development of Mechanized Bulk Cargo Terminal at Berth No. 12 at NMPT. For more clarification, reference is drawn to *point No. 12(v)(a)(ii)(b)* of the TAMP Order No. TAMP/60/2015–NMPT dated 16<sup>th</sup> November, 2015.

(iii) **Berthing Time**

The NMPT has proposed to consider an additional time of 0.125 days i.e. 3 hours towards berthing/ de-berthing. The berthing takes into account the time from boarding of pilot for inward movement to his disembarking and de-berthing takes into account the time from boarding of pilot for outward movement and his disembarking at the outer anchorage.

(iv) **Ship Day Output**

Loading/Unloading Time = Average Parcel Size/Unloading Rate =  $27000/8000 = 3.375$  days/vessel.

Turnaround Time = Loading/Unloading Time + Berthing Time =  $3.375 + 0.125 = 3.5$  days/vessel.

Ship Day Output = Average Parcel Size/Turnaround Time =  $27000/3.5 = 7714$  tonnes/vessel.

Share of Cargo = 15.63%

**Optimum Quay Capacity:** The optimal quay capacity for Other Clean Cargo is estimated to be 0.31 MTPA. (i.e.  $70\% \times 7714 \times 365 \times 15.63\% = 0.31$  MTPA)

(d) **Optimal terminal capacity:**

As per the Guidelines of 2008, optimal terminal capacity is the lower value of the optimal quay capacity and optimal yard capacity. According to the calculations undertaken in the earlier sections, optimal capacity is determined as below:

Parameters	For Container Cargo		For Other Clean Cargo	Total
Quay Capacity	3,36,302 TEUs	5.04 MTPA	0.31 MTPA	5.35 MTPA
Yard Capacity	3,99,762 TEUs	6.00 MTPA	NA	--
<b>Optimal Capacity</b>	<b>3,36,302 TEUs</b>	<b>5.04 MTPA</b>	<b>0.31 MTPA</b>	<b>5.35 MTPA</b>

(iii) **Capital Cost:**(a) **For Container Cargo:**

The estimated capital cost for container handling facilities are given below:

(₹ in crores)

Particulars	Amount
<b>(a) Civil Construction cost</b>	
Civil Works	51.81
Subtotal	51.81
<b>(b) Container Handling equipment</b>	
Rail Mounted Quay Crane (RMQC) (2 Nos.)	103.44
Rubber Tyred Gantry Crane (RTGC) (6 Nos.)	66.14
Reach Stacker (7 Nos.)	15.56
Fork Lift (4 Nos.)	2.57
Subtotal	187.71
<b>(c) IT System/ Instrumentation Cost</b>	4.79
<i>(2% of civil construction and container handling equipment cost)</i>	
<b>(d) Other Cost incl. Financing cost and Interest during construction</b>	23.95
<i>(10% of civil construction and container handling equipment cost)</i>	
<b>Grand Total of Capital Cost for container handling</b>	<b>268.26</b>

**Note:** Cost estimate is valid as of 2nd Quarter of 2016 price basis. All costs are reflected in INR and all foreign costs have been converted into equivalent INR using exchange rate as follows: 1 US\$ = ₹68.5

(b) **For Other Clean Cargo:**

The estimated capital cost for developing of facilities for handling other clean cargo is shown in the table below:

(₹ in crores)

Particulars	Amount
Civil Construction Cost	0.00
Handling Equipment Cost	
Harbour Mobile Crane (HMC) 100 ton - 1 No.	30.00
Pay Loaders (10 ton) - 2 Nos.	0.80
Mobile hoppers - 1 No.	1.00
Dumpers - 6 Nos.	1.80
Subtotal	33.60
Miscellaneous Cost	1.68
<i>5% of civil and equipment cost</i>	
<b>Total Capital Cost for Other Clean Cargo</b>	<b>35.28</b>

- (c) The total capital cost estimated for developing handling facilities for container cargo and other clean cargo is shown in the table below:

(₹ in crores)

Type of Cargo	Total Estimated Capital Cost
Container Cargo	268.26
Other Clean Cargo	35.28
<b>Total</b>	<b>303.54</b>

- (iv) **Operating cost:**

- (a) For Container Cargo:

(₹ in crores)

Sr. No.	Particulars	Amount	Unit
<b>(i) Power Costs</b>			
(a)	Cost per Unit (KWH)	8.15	₹/Unit
(b)	Cost of Electrical energy [3,36,302TEUs * 8KWh/TEUs * 8.15 ₹/KWh]	<b>2.19</b>	₹ Crore
<b>(ii) Fuel Costs</b>			
(a)	Cost per Unit (Litre)	54	₹/KWh
(b)	Cost of Electrical energy [3,36,302TEUs * 4Ltr/TEUs * 54 ₹/Ltr]	<b>7.26</b>	₹ Crore
<b>(iii) Repair &amp; Maintenance Costs</b>			
(a)	Civil Assets (1% on civil work) (1% * ₹51.81 crores)	<b>0.52</b>	₹ Crore
(b)	Mechanical & Electrical Equipment including spares (7% on equipment cost) (7% * ₹192.50 crores)	<b>3.85</b>	₹ Crore
<b>(iv) Insurance Costs</b>			
(a)	Insurance Costs (1% of Gross Fixed Asset Value) (1% * ₹268.26 crores)	<b>2.68</b>	₹ Crore
<b>(v) Depreciation</b>			
(a)	Civil Work (3.34% * ₹56.99 crores)	<b>1.90</b>	₹ Crore
(b)	Mechanical Work [10% * (₹187.71 crores + 10% * ₹187.71 crores) + ₹4.79 crores]	<b>21.13</b>	₹ Crore
<b>(vi) License Fee for Land</b>			
(a)	Existing Developed Land:		
(i)	Area of land available	6.60	Hectare
(ii)	Licence Fee per month	37.38	₹ per sqm/month
(iii)	Licence Fee for Land [(6.60Ha * ₹ 37.38/sq. mtr./month * 12 months)/1000]	<b>2.96</b>	₹ Crore
(b)	New Land:		
(i)	Area of land available	7.50	Hectare
(ii)	Licence Fee per month	20.79	₹ per sqm/month
(iii)	Licence Fee for Land	<b>1.87</b>	₹ Crore



	[(7.50Ha * ₹ 20.79/sq. mtr./month * 12 months)/1000]		
<b>(vii)</b>	<b>License fee for Waterfront</b>		
(a)	Area of Water front (350 m * 35m)	12250	Sqm
(b)	Licence Fee per month (50% of License fee for Land)	10.40	₹ per sqm/month
(c)	Percentage of Vessel Cargo	84.38 %	
(d)	Licence Fee for Waterfront [12250sqm. * ₹10.40/sqm/month * 84.38% * 12 months]	<b>0.13</b>	₹ Crore
<b>(viii)</b>	<b>Other Expenses</b>		
(a)	Other Expenses towards salaries and overheads (15% on gross fixed assets) [15% * ₹268.26 crores]	<b>40.24</b>	₹ Crore
<b>(ix)</b>	<b>Total Operating Costs at Optimal Capacity</b>	<b>84.74</b>	<b>₹ Crores</b>

(b) Calculation of Operating cost for other clean cargo handling:

(₹ in crores)

Sr. No.	Particulars	Amount	Unit
<b>(i)</b>	<b>Power Costs</b>		
(a)	Cost per Unit (KWH)	8.15	₹/unit
(b)	Total Power Charges [500KWh * 16.8 hrs./KWh * ₹8.15/KWh]	<b>0.26</b>	₹ Crore
(c)	Power Illumination Cost [1Ha * 2,40,000KWh p.a. * ₹8.15/KWh]	<b>0.20</b>	₹ Crore
<b>(ii)</b>	<b>Fuel Costs</b>		
(a)	<b>For Trucks:</b>		
(i)	Carrying Capacity of 1 Truck	15	tonnes
(ii)	Total Truck trips per day (8000 TPD/15 tonnes per truck)	533	trips/day
(iii)	Time taken to load one truck	2	minutes
(iv)	Transit time (assuming lead distance of 2.5 km)	28	minutes
(v)	Total Time	0.5	hours
(vi)	Number of Working Hours per day (24 hrs. * 70%)	16.8	hours
(vii)	Number of Trips per hour (0.5 hrs. per trip * 16.8 hrs.)	33.6	Nos.
(viii)	Number of trucks required per day (533 trips per day/33.6 trips per hr.)	16	Nos.
(ix)	Cost of Fuel	54	₹/ litre
(x)	Fuel Consumption	10	litres/ hour
(xi)	Fuel Cost for Trucks [16.8 hrs. * ₹54 per ltr. * 10 ltrs. per hr. * (0.31 MTPA/8000 TPD) * (533 trips per day/33.6 Nos. of trips)]	<b>0.56</b>	₹ Crores
(b)	<b>For Payloader:</b>		
(i)	Unit Cost of Fuel	54	₹/ litre

(ii)	Consumption of fuel	12	Litres/ hr
(iii)	Total time of operations	16.80	Hr/ day
(iv)	Number of Payloader	1	Nos.
(v)	Fuel Cost for Payloader [₹54 per ltr. * 12 ltrs. per hr * 16.8 hrs. per day * (0.31 MTPA/8000 TPD)]	<b>0.04</b>	₹ Crores
<b>(iii)</b>	<b>Truck Lease Cost</b>		
(a)	Lease rate per truck per day	10,000	₹
(b)	Vessel Calls (0.31 MTPA/27,000 tonnes per vessel)	11.41	Nos.
(c)	<b>Lease Cost</b> (₹10,000 per truck per day * 11.41 Nos. * 3.5 days * 16 Nos.)	<b>0.64</b>	₹ Crores
<b>(vi)</b>	<b>Repair &amp; Maintenance Costs</b>		
(a)	Civil Assets (1% on civil work)	<b>0.00</b>	₹ Crore
(b)	Mechanical & Electrical Equipment including spares (5% on equipment cost) [5% * (₹33.60 crores + 5% ₹33.60 crores)]	<b>1.76</b>	₹ Crore
<b>(vii)</b>	<b>Insurance Costs</b>		
(a)	Insurance Costs (1% of Gross Fixed Asset Value) (1% * ₹33.60 crores)	<b>0.34</b>	₹ Crore
<b>(viii)</b>	<b>Depreciation</b>		
(a)	Civil Work (3.34% * 0.00)	<b>0.00</b>	₹ Crore
(b)	Mechanical Work [10% * (₹33.60 crores * 5% * ₹33.60 crores)]	<b>3.53</b>	₹ Crore
<b>(ix)</b>	<b>License Fee for Land</b>		
(a)	Area of land available (in sqm)	1	Hectare
(b)	Licence Fee per month	20.79	₹ per sqm/ month
(c)	Licence Fee for Land (1 Ha. * ₹20.79 per sqm. Per month * 12 months)	<b>0.25</b>	₹ Crore
<b>(xi)</b>	<b>License fee for Waterfront</b>		
(a)	Area of Water front (=350 m x 35m)	12250	Sqm
(b)	Licence Fee per month (50% of License fee for Land)	10.40	₹ per sqm/ month
(c)	Percentage of Vessel Cargo	15.63%	
(d)	Licence Fee for Waterfront [12250sqm. * ₹10.40/sqm./month * 15.63% * 12 months]	<b>0.02</b>	₹ Crore
<b>(xii)</b>	<b>Other Expenses</b>		
(a)	Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross fixed assets) [5% * (₹33.60crores)]	<b>1.68</b>	₹ Crore
<b>(xiii)</b>	<b>Total Operating Costs at Optimal Capacity</b>	<b>9.28</b>	<b>₹ Crores</b>

- (c) The total operating cost estimated for developing handling facilities for container cargo and other clean cargo is shown in the table below:

(₹ in crores)

Type of Cargo	Total Estimated operating Cost
Container Cargo	84.74
Other Clean Cargo	9.28
<b>Total</b>	<b>94.02</b>

- (v) The return on capital employed is estimated at 16% on the gross block of assets.
- (vi) Accordingly, the revenue requirement estimated by NMPT is as follows:
- (a) Annual Revenue Requirement:

(₹ in crores)

Sl. No.	Particulars	Amount
<b>1.</b>	<b>For Container Cargo</b>	
(i)	ROCE @ 16% (₹268.26* 16%)	42.92
(ii)	Operating cost	84.74
(iii)	Total Revenue Requirement	<b>127.66</b>
<b>2.</b>	<b>For Other Clean Cargo</b>	
(i)	ROCE @ 16% (₹35.28* 16%)	5.64
(ii)	Operating cost	9.28
(iii)	Total Revenue Requirement	<b>14.92</b>

- (b) Apportionment of Revenue Requirement:

(₹ in crores)

Particulars	For Container Cargo		For Other Clean Cargo	
Total Revenue Requirement	127.66		14.92	
Revenue apportionment for				
Cargo Handling Charges	114.89	90%	14.18	95%
Ground Rent Charges	8.94	7%	0.00	0%
Miscellaneous Charges	3.83	3%	0.75	5%

[For multipurpose cargo (other cargo), the norm prescribed in 2008 Guidelines for apportionment of ARR is 90%, 5% and 5% for cargo handling charge, Storage charge and Miscellaneous Charges respectively for arriving at the tariff. As against that port has proposed apportionment of ARR in the ratio of 95%:0%:5% respectively]

- (vii) The tariff proposed by the NMPT to meet the estimated revenue requirement is as follows:
- (a) Container Related Charge:

- (i) **Handling Charges:**

Sr. No.	Particulars	Rate per TEU (in ₹)					
		Foreign Container			Coastal Container		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i)	Loaded Container	3,701	5,551	7,401	2,220	3,330	4,441
(ii)	Empty Container	2,960	4,441	5,921	1,776	2,664	3,552

(ii) **Ground Rent Charges:**

## (a) Free period:

(i) For import containers - 5 free days.

(ii) For export containers - 15 free days.

## (b) Ground rent charges beyond free period:

Sr. No.	Particulars	Rate (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i)	<b>Loaded Container</b>			
	First week after free period	32.26	48.39	64.52
	Second week after free period	48.39	72.58	96.77
	Third weeks and over after free period	64.52	96.77	129.03
(ii)	<b>Empty Container</b>			
	First week after free period	32.26	48.39	64.52
	Second week after free period	48.39	72.58	96.77
	Third weeks and over after free period	64.52	96.77	129.03

(iii) **Miscellaneous Charges:**

Sr. No.	Particulars	Rate (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i)	Loaded Container	103.53	155.29	207.05
(ii)	Empty Container	103.53	155.29	207.05

(b) Other Clean Cargo related charges:(i) **Cargo Handling Charges:**

Sl. No.	Commodity	Rate per in MT (in ₹)	
		Foreign	Coastal
1	Handling Charges for - Fertilizer, Limestone, Gypsum, Dolomite	460.39	276.23

(ii) **Storage Charges:**

(a) Free period: 5 free days.

(b) Storage charges beyond free period:

Sl. No.	Description	Rate in ₹ per MT per day or part thereof
1.	First five days after expiry of free period	3.08

2.	6th day to 10th day after expiry of free period	4.61
3.	From 11th day onwards	6.15

(viii) **Performance standard:**(a) **Gross Berth Output:**

The parameter deals with the productivity of the terminal (Gross Berth Output) for Container cargo and Other Clean Cargo.

(i) **Container Cargo.**

The capability of the terminal and parcel size will determine the Gross Berth Output. Higher terminal capability and greater parcel size will lead to high productivity. The berth day output measured in terms of TEUs per day depends on the number of cranes used which is dependent on the size of the vessel. Productivity norm of the crane is 25 moves per hour.

The Gross Berth output shall be calculated as the total cargo in terms of TEUs handled (either loaded/unloaded) from the ship during a month divided by the time spent by the ship at the terminal i.e., number of working days at the berth:

Cargo Category	Indicative Norms
Container	
(Mainline vessel)	(25 moves per hour)
(Feeder vessel)	(17 moves per hour)

(ii) **Other Clean Cargo:**

In case of dry and break-bulk cargo, the capability of the terminal (mechanization, method of handling) and parcel size will determine the Gross Berth Output. Higher terminal capability and greater parcel size will lead to high productivity.

The Gross Berth Output shall be calculated as the total cargo handled from the ship during a month divided by the time spent by the ship at the terminal expressed in number of working days of ships in that month at that terminal. While determining the number of working days from the ship hours, the berth allowance of 5 (five) hours shall be subtracted from the total hours.

Cargo Category	Indicative Norms
Other Clean Cargo (Fertilizer, Limestone, Gypsum, Dolomite)	8,000 T/day

*Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard – 70%*

(b) **Transit Storage Dwell Time:**(i) **Container Cargo:**

The Transit Storage Dwell Time for a container shall mean the total time for which the container remains in the terminal. The Transit Storage Dwell Time for containers shall be calculated as an average and shall be the sum of the transit storage of each container handled during the month at that terminal divided by the number of containers. To further clarify, the date and time a container is discharged from the vessel till the said container leaves the out – gate of the Terminal, is the total transit storage time for import box. In case of export the time and date from which the container enters the terminal till the

time and date it is loaded on to a vessel will be the storage time. The details of time of discharge, gate-in, gate-out and loaded need to be maintained in respect of each container including ICD containers.

Unclaimed cargo or any cargo that has been detained by the customs or any Government Authority may be excluded.

Transit Storage Dwell Time	
- Import Container (at terminal)	2 days
- Export Container (at terminal)	4 days

(ii)

**Other Clean Cargo:**

The Transit Storage Dwell Time for other clean cargo shall be calculated, as half of average parcel size of above cargo vessels in a month divided by average disposal of cargo from the port per day as per the following methodology:

*Average disposal of Cargo per day (A) =*

*OB + Received/Despatche - CB*

*No. of Days*

OB = Opening Balance, CB = Closing Balance.

*Average Parcel Sizes (B) =*

*P1 + P2 + P3 + ... + Pn*

*n (no. of parcels)*

P1, P2 ..... Pn are parcel size of each vessel in a month.

*Transit Storage Time for Bulk Cargo = 0.5 × (B/A)*

Transit Storage Dwell Time- Import

Coal (at stackyard) 15 days on completion of vessel

Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard – 20%

(c)

**Turnaround Time for receipt/delivery operation:**

The Turnaround Time for receipt/delivery operation shall be the sum of time taken for loading/unloading of cargo divided by the number of trucks/trailers/rakes deployed, as the case may be, in a month. Further, in case the truck/trailer/rake does both unloading and loading operations on a single entry into the terminal, the time allocated shall be doubled for those trucks/trailers/rakes.

(i)

**Container Cargo:**

(a)	(i) Trailer for Containers (Single operation)	2 hours
	(ii) Trailer for Containers (Double operation)	4 hours
(b)	(i) Rake for ICD Containers (single operation)	6 hours
	(ii) Rake for ICD Containers (double operation)	12 hours

(ii)

**Other Clean Cargo:**

(a)	(i) Truck (Single operation)	10 Minutes
	(ii) Truck (Double operation)	20 Minutes
(b)	(i) Rake (single operation)	4 hours
	(ii) Rake (double operation)	8 hours

*Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard – 10%.*

3.1. The NMPT has submitted the Feasibility Report, proposed Scale of Rates (SOR) and Performance Standards for the said project and Budgetary offers along with its proposal.

3.2. While acknowledging the proposal, the NMPT was requested vide our letter dated 23 September 2016 to furnish a copy of the Board Resolution approving its proposal. The NMPT has furnished a copy of Board Resolution as brought out in a subsequent paragraph.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the proposal of NMPT was forwarded to the concerned users/ user organisations/ prospective bidders (as forwarded by NMPT) seeking their comments. The comments received the users/ user organisations/ prospective bidders were forwarded to NMPT as feedback information. The NMPT has responded to their comments.

5. A joint hearing in this case was held on 26 October 2016 at the NMPT premises. The NMPT made a brief Power Point presentation of its proposal. At the joint hearing, the NMPT and the concerned users/ user organizations/prospective bidders have made their submissions.

6.1. As agreed at the joint hearing, the NMPT was requested vide our letter dated 4 November 2016 to take action on the following points arising out of joint hearing proceedings:

- (i) At the joint hearing, Kanara Chambers of Commerce & Industry (KCCI) vide its letter dated 26 October 2016, the Association of New Mangalore Port Stevedores (ANMPS) vide its letter dated 26 October 2016, the New Mangalore Port Clearing and Forwarding Agents Association (NMPCFAA) vide its letter dated nil, the Mangalore Steamer Agent's Association (MSAA) vide its letter dated 26 October 2016 and the Mangalore Custom House Agent's Association (MCHAA) vide its letter dated 26 October 2016 have furnished their written submissions. A copy of the each of the written submissions was forwarded to NMPT to furnish its comments thereon by 5 November 2016.
- (ii) At the joint hearing, the NMPT agreed with some of the arguments of prospective bidders and proposed to revise its proposal. We have not received revised proposal from NMPT so far. The NMPT was, therefore, requested to file its revised proposal and requisite information immediately. The port was also requested to forward the revised proposal to the stakeholders for their comments within 5 days to the port and TAMP.

6.2. As agreed at the joint hearing, the users/user organisations were requested vide our letter dated 4 November 2016 to furnish comments to the port and to this Authority, if any, on revised proposal (to be ) filed by NMPT within 5 days from the date of receipt of the revised proposal from NMPT.

6.3. The Kanara Chambers of Commerce & Industry (KCCI) and Mangalore Steamer Agents Association (MSAA) submit that they have not received the proposal of the port. Hence, as decided at the joint hearing, a copy of the NMPT proposal dated 16 September 2016 was forwarded to KCCI and MSAA vide our letter dated 04 November 2016.

6.4. With reference to point of action at para 6.1. (i) above, the NMPT vide its email dated 07 November 2016 and subsequent email dated 15 December 2016 has furnished its comments on the written submissions made by users/user organisations/prospective bidders.

7.1. Based on the preliminary scrutiny of the NMPT proposal dated 16 September 2016, the NMPT was requested vide our letter dated 27 October 2016 to furnish requisite information/clarification. The port was also requested to submit revised proposal in view of few gaps/deficiency observed in the proposal. Simultaneously, the port was requested that the revised proposal (to be) filed is to be circulated by the port to all the concerned users/prospective bidders consulted in this case to furnish their comments to NMPT with a copy endorsed to this Authority. The NMPT was also requested to respond on the comments of the users.

7.2. With reference to point of action at para 6.1.(ii) and 7.1. above, the NMPT vide its email dated 07 November 2016 and subsequent email dated 15 December 2016 has furnished its response to the information/clarification sought by us vide our letter dated 27 October 2016 on the subject proposal. The NMPT has also filed a revised proposal. A summary of the information/clarification sought by us and reply furnished by NMPT thereon is tabulated below:

Sl. No.	Information/clarifications sought by us	Reply furnished by NMPT
(1)	Forward a copy of Board approval approving the subject proposal.	A copy of Board Resolution approving the subject proposal is furnished.
(2)	The Feasibility Report envisages the project in 3 phases (page No. 156 of the Feasibility Report) It is understood that, the proposal of NMPT for fixation of Reference Tariff is to cover all the phases together. The NMPT to confirm	It is confirmed that the Proposal for fixation of Reference Tariff is to cover all the phases.

	this position.	
(3)	(a) The proposal of NMPT envisages to handle Other Clean Cargo viz. Fertilizer, Limestone, Dolomite and Gypsum. It is not clear whether fertilizers can be categorized as clean cargo. Please confirm.	The term Other Clean Cargo has been termed as <i>Other Cargo</i> in the revised proposal.
	(b) (i) It is understood from our past experience that fertilizer needs be bagged and then dispatched from the Port. The proposal of NMPT does not envisage bagging services for fertilizer handling nor tariff for the same, is proposed. The NMPT is well aware that reference tariff once fixed is for the entire project period subject to annual indexation; and, there is no scope for review once the bidding is done based on the reference tariff fixed on upfront basis. The NMPT to confirm that bagging facility is not envisaged in this project.	It is confirmed that bagging facility is not envisaged by NMPT for fertilizers.
	(ii) If the NMPT is responsible for storage of fertilizers in its own storage facilities, in a private shed, the NMPT may have to keep in mind that the storage charges to be levied on the fertilizers do not impact the fertilizers handling by the BOT operator at the proposed berth No. 8.	Noted. A separate note is incorporated in the revised Tariff Proposal at Clause 4 (A) (ii) which states as follows:  <i>"The handling charges for Other Cargo (Fertilizer) prescribed above is a charge only for unloading of the cargo from the vessel and transfer of the same up to the Port storage sheds. The handling charges also cover other miscellaneous services not specifically included in SOR. Storage of Fertilizer is not envisaged in this project and handling charges shall not include the charges against storage."</i>
(4)	The Feasibility Report envisage movement of container/cargo by road as well as by rail in the ratio of 75:25. The proposal of NMPT, however, does not propose separate rate for these two mode of movement. The NMPT may examine and suitably modify the proposed, if necessary.	The Proposal for fixation of Tariff has been suitably revised and the following charges are now considered for Handling of Containers:  (i) From Ship to container yard or vice versa (ii) From Container yard to Railway flat or vice versa (iii) From Container yard to Truck or vice versa
(5)	<b><u>Estimate of optimal capacity:</u></b>	
(i)	<b><u>Optimal Quay Capacity:</u></b>	
	Calculation of Optimum Quay Capacity for Container cargo:	
	<p>The berth length envisaged is 350 meters. As per the upfront tariff guidelines of 2008 for container terminal, the norm is 1 number of quay gantry crane for 100 meters of berth length.</p> <p>The NMPT has proposed to deploy only two quay gantry cranes instead of three quay gantry cranes required as per the norms prescribed in the guidelines on the ground of minimum traffic envisaged. As the NMPT is aware, tariff should be prescribed with reference to the optimal capacity of the terminal irrespective of any traffic forecast as stipulated in Clause 3.3.2. of the guidelines of 2008.</p> <p>The upfront tariff guidelines do not prescribe any norm nor does it place any restriction on the port on the area to be allotted for storage purpose. The expectation is to consider area required to handle the anticipated capacity of traffic. Out of the total back up area of 16.3 Ha available for container cargo, the NMPT has considered only 14.1 Ha for stacking and associated facilities. It is also necessary to bear in mind that upfront tariff once set will ordinarily operate in respect of a particular terminal for a period of 30 years.</p>	<p>Due to constraint in storage yard and the limitation of yard capacity, NMPT proposes only 2 quay cranes instead of requirement of 3 cranes as per the guidelines. The capacity of the berth is proposed to be kept with the minimum requirements in order to minimize the capital cost of the project, to optimize the productivity and minimize rate per TEU to be handled at the New Mangalore Port in comparison with other neighboring ports.</p> <p>The same has been accepted by TAMP in its Order for fixation of Tariff for Container Terminal at NMPT (Case No. TAMP/33/2009-NMPT dated 30-12-2009)</p>
(ii)	<b><u>Optimal Yard Capacity:</u></b>	
	Calculation of Optimal Yard Capacity for Container cargo:	
	(a) In the upfront tariff approved by the Authority vide Order No. TAMP/33/2009-NMPT dated 30 December 2009 for container terminal of NMPT, based on the justification furnished by NMPT, ground slots of 360 TEUs/Ha was considered by the Authority for assessing the optimal yard capacity. This has been adopted in the upfront/reference tariff fixed for other Major Ports as well. As against the above position, the NMPT has considered	The Stacking area required in existing yard and zone 2 of new yard (where handling is by Reach stacker/Forklift trucks) has been calculated based on 260 TEU/Ha considering internal roads. The area required in zone 1 of new yard (where handling is by RTG) is calculated as per actual stacking configuration based on RTG operation (considering the internal roads, dedicated access/exit road



	ground slots at a lower level of 309.17TEUs/Ha for Zone 1 (4.8 Ha storage area), 260TEUs/Ha for Zone 2 (0.9 Ha storage area) and 260 TEUs/Ha for existing yard (2.78 Ha storage area) The basis and the reasons alongwith working for considering reduced ground slots may be furnished for each of the storage area considered by NMPT. Consideration of lower ground slots should be fully justified.	and UG services), which comes to 309.17 TEU/Ha.																																		
		<table><tr><th>Storage Location</th><th>No. Of TGS</th><th>Land proposed for storage, Ha</th><th colspan="3">Remarks</th></tr><tr><td>Zone-1, New Yard (Container Handling by RTG)</td><td>1484</td><td>4.8</td><td>@</td><td colspan="2">309.17 TGS/Ha based on actual storage configuration excluding exit/access road and UG services but including internal roads</td></tr><tr><td>Zone-2, New Yard (Container Handling by Reach stacker)</td><td>234</td><td>0.9</td><td>@</td><td colspan="2">260 TGS/Ha including internal roads.</td></tr><tr><td>Existing Yard (Container Handling by Reach stacker)</td><td>724</td><td>2.78</td><td>@</td><td colspan="2">260 TGS/Ha including internal roads.</td></tr></table>					Storage Location	No. Of TGS	Land proposed for storage, Ha	Remarks			Zone-1, New Yard (Container Handling by RTG)	1484	4.8	@	309.17 TGS/Ha based on actual storage configuration excluding exit/access road and UG services but including internal roads		Zone-2, New Yard (Container Handling by Reach stacker)	234	0.9	@	260 TGS/Ha including internal roads.		Existing Yard (Container Handling by Reach stacker)	724	2.78	@	260 TGS/Ha including internal roads.							
Storage Location	No. Of TGS	Land proposed for storage, Ha	Remarks																																	
Zone-1, New Yard (Container Handling by RTG)	1484	4.8	@	309.17 TGS/Ha based on actual storage configuration excluding exit/access road and UG services but including internal roads																																
Zone-2, New Yard (Container Handling by Reach stacker)	234	0.9	@	260 TGS/Ha including internal roads.																																
Existing Yard (Container Handling by Reach stacker)	724	2.78	@	260 TGS/Ha including internal roads.																																
	(b) The area envisaged to be allotted by NMPT from existing yard for this project is 6.6 Ha (page No. 108 of Feasibility Report) Of 6.6 Ha, the area envisaged for storage is 6.4 Ha. Whereas, the NMPT has considered only 2.78 Ha for assessing the existing yard capacity of the container cargo. The NMPT may consider to review the optimal yard capacity for container cargo in line with storage area envisaged in the feasibility report.	The Calculation of Optimal yard capacity has been suitably revised.  [Revised optimal yard capacity is given in subsequent paragraphs wherein NMPT has considered storage area of 5.4 ha in place of 2.78 ha considered by it earlier.]																																		
(6)	<b>Estimation of capital cost:</b>																																			
(i)	Capital Cost for Container handling:																																			
	(a) Please furnish the break up of Capital Cost for Civil works.	<table><tr><th>Sl No</th><th>Item</th><th>Total cost (Phase I) (in ₹ Crores)</th><th>Total cost (Phase II) (in ₹ Crores)</th><th colspan="2">Total cost (Phase III) (in ₹ Crores)</th></tr><tr><td>1</td><td>Fire Water (pipes, valves, pumps &amp; Hydrant material shall be suitable for sea water)</td><td>3.44</td><td>-</td><td colspan="2">-</td></tr><tr><td>2</td><td>Pavement (Container Stack yard Associated facilities) &amp; Road</td><td>28.88</td><td>9.74</td><td colspan="2">-</td></tr><tr><td>3</td><td>Storm water drain &amp; Road Crossing pipe</td><td>2.52</td><td>0.67</td><td colspan="2">-</td></tr><tr><td></td><td>Total</td><td>34.84</td><td>10.41</td><td colspan="2">-</td></tr></table>					Sl No	Item	Total cost (Phase I) (in ₹ Crores)	Total cost (Phase II) (in ₹ Crores)	Total cost (Phase III) (in ₹ Crores)		1	Fire Water (pipes, valves, pumps & Hydrant material shall be suitable for sea water)	3.44	-	-		2	Pavement (Container Stack yard Associated facilities) & Road	28.88	9.74	-		3	Storm water drain & Road Crossing pipe	2.52	0.67	-			Total	34.84	10.41	-	
Sl No	Item	Total cost (Phase I) (in ₹ Crores)	Total cost (Phase II) (in ₹ Crores)	Total cost (Phase III) (in ₹ Crores)																																
1	Fire Water (pipes, valves, pumps & Hydrant material shall be suitable for sea water)	3.44	-	-																																
2	Pavement (Container Stack yard Associated facilities) & Road	28.88	9.74	-																																
3	Storm water drain & Road Crossing pipe	2.52	0.67	-																																
	Total	34.84	10.41	-																																
		Subsequently, NMPT vide its email dated 26 December 2016 has clarified that, the civil cost of ₹45.25 crore (Ph1 & 2) provided in the response to queries No. 6 is excluding Taxes, the corrected breakup of the civil cost is as follows:																																		

		<table><tr><th>Sl. No</th><th>Item</th><th>Total cost (Phase I) (in Rs. Crores)</th><th>Total cost (Phase II) (in Rs. Crores)</th></tr><tr><td>1</td><td>Fire Water (pipes, valves, pumps &amp; Hydrant material shall be suitable for sea water)</td><td>3.44</td><td>-</td></tr><tr><td>2</td><td>Pavement (Container Stack yard Associated facilities) &amp; Road</td><td>28.88</td><td>9.74</td></tr><tr><td>3</td><td>Storm water drain &amp; Road Crossing pipe</td><td>2.52</td><td>0.67</td></tr><tr><td></td><td>Sub Total</td><td>34.84</td><td>10.41</td></tr><tr><td></td><td>Taxes</td><td>5.05</td><td>1.51</td></tr><tr><td></td><td>Total</td><td>39.89</td><td>11.92</td></tr><tr><td></td><td></td><td colspan="2">51.81</td></tr></table>	Sl. No	Item	Total cost (Phase I) (in Rs. Crores)	Total cost (Phase II) (in Rs. Crores)	1	Fire Water (pipes, valves, pumps & Hydrant material shall be suitable for sea water)	3.44	-	2	Pavement (Container Stack yard Associated facilities) & Road	28.88	9.74	3	Storm water drain & Road Crossing pipe	2.52	0.67		Sub Total	34.84	10.41		Taxes	5.05	1.51		Total	39.89	11.92			51.81	
Sl. No	Item	Total cost (Phase I) (in Rs. Crores)	Total cost (Phase II) (in Rs. Crores)																															
1	Fire Water (pipes, valves, pumps & Hydrant material shall be suitable for sea water)	3.44	-																															
2	Pavement (Container Stack yard Associated facilities) & Road	28.88	9.74																															
3	Storm water drain & Road Crossing pipe	2.52	0.67																															
	Sub Total	34.84	10.41																															
	Taxes	5.05	1.51																															
	Total	39.89	11.92																															
		51.81																																
	(b) Confirm that the unit rate adopted for estimating civil cost is based on the prevailing market rate.	It is confirmed that unit rates are based on prevailing market rates.																																
	(c) It is seen that the entire civil cost and related operating cost and return is apportioned to container handling. The NMPT may clarify whether none of the civil works is relevant for handing clean cargo. If, relevant the NMPT may apportion the capex, opex & ROCE of civil works to "clean cargo". Please furnish the detailed working in this regard.	It is confirmed that none of the civil works is relevant for handing Other Cargo.																																
	(d) Few deviations observed from the normative list of equipment prescribed in the guidelines for container terminal, are given below:  (i) As per norms prescribed in the guidelines, 1 Reach Stacker is to be deployed for 9 Rubber Tyred Gantry Cranes (RTGCs) As against that, NMPT has proposed total 7 Reach stackers for 6 RTGCs (page No. 156 of Feasibility Report)  (ii) Norms prescribes 6 Tractor Trailers for 1 Quay Gantry Crane (QGC) The NMPT has not proposed any Tractor Trailer. Instead of that, the port has proposed 4 Forklifts.  The NMPT to justify each of the above deviations from the norms prescribed in the upfront tariff guidelines.	(i) Considering actual requirement of equipment based on layout constraints (containers being handled in three locations - existing yard, new yard and rail loading area), evacuation philosophy and number of lifts practically possible, NMPT has proposed 3 (three) stack yards out of which 2 (two) stack yards are proposed to be operated exclusively with reach stackers, while the remaining 1 (one) stack yard with RTGCs. Considering the R&D requirements at stack yards exclusively operated with reach stacker and rail container depot (RCD), NMPT has proposed a total of 7 Reach stackers for 6 RTGCs. Also, Rail loading is considered through Reach stackers.  (ii) The tractor trailers were included in the Opex, rather than in the Capex. However in the revised proposal, NMPT envisages 21 (twenty one) tractor trailers as part of Capex, in accordance with the DPR.  Further, the forklifts have been considered in the proposal, since 2 (two) stack yards are proposed to be exclusively operated with reach stackers, only including RCD operations. Fork lifts shall be used in Yard area for handling light weight/empty containers and not in quay area.																																
	(e) Please furnish detailed working for cost of each of the equipment indicating number of equipment and per unit cost. The per unit cost to be duly linked to the budgetary quotation/offers considered by the port to arrive at the estimates.	<table><tr><th>Container Handling equipment</th><th>Unit Cost (₹ Cr.)</th><th>Units (Nos.)</th><th>Amount (₹ Cr.)</th></tr><tr><td>Rail Mounted Quay Crane (RMQC)</td><td>51.72</td><td>2</td><td>103.44</td></tr><tr><td>Rubber Tyred Gantry Crane (RTG)</td><td>11.02</td><td>6</td><td>66.14</td></tr><tr><td>Reach Stacker</td><td>2.22</td><td>7</td><td>15.56</td></tr><tr><td>Tractor Trailers</td><td>0.37</td><td>21</td><td>7.77</td></tr><tr><td>Fork Lift Trucks</td><td>0.64</td><td>4</td><td>2.57</td></tr><tr><td>Total</td><td></td><td></td><td>195.48</td></tr></table>	Container Handling equipment	Unit Cost (₹ Cr.)	Units (Nos.)	Amount (₹ Cr.)	Rail Mounted Quay Crane (RMQC)	51.72	2	103.44	Rubber Tyred Gantry Crane (RTG)	11.02	6	66.14	Reach Stacker	2.22	7	15.56	Tractor Trailers	0.37	21	7.77	Fork Lift Trucks	0.64	4	2.57	Total			195.48				
Container Handling equipment	Unit Cost (₹ Cr.)	Units (Nos.)	Amount (₹ Cr.)																															
Rail Mounted Quay Crane (RMQC)	51.72	2	103.44																															
Rubber Tyred Gantry Crane (RTG)	11.02	6	66.14																															
Reach Stacker	2.22	7	15.56																															
Tractor Trailers	0.37	21	7.77																															
Fork Lift Trucks	0.64	4	2.57																															
Total			195.48																															

	(f) The NMPT to furnish budgetary quotation for estimating capital cost of forklift trucks as the same is not furnished.	This Equipment being a regular item (not a major cost component), separate Budgetary quotes were not taken, estimate based on Consultants in-house data.																		
	(g) Confirm the Capital Cost are inclusive of applicable taxes and duties. In case, the EPCG benefit is likely to be availed by the successful bidder, then NMPT to capture its effect in the Capital Cost estimates.	The Capital Cost estimate in the Tariff Proposal is inclusive of <ul style="list-style-type: none"><li>• Customs duty – 26.43% of CIF cost of imported equipment (7.5% Basic Customs Duty + 12.50% CVD+ 3% Education Cess and 4% SAD)</li><li>• Excise Duty – 12.5% of ex-works cost of indigenously sourced equipment.</li><li>• Central Sales Tax (VAT) – 2% (against form C)</li><li>• Service Tax – 14.5% on site works Insurance – 1% of Total capital cost.</li></ul> NMPT has not envisaged any EPCG benefit in capital cost estimate.																		
(ii)	Capital Cost for Clean Cargo:																			
	The guidelines prescribe the list of equipment for multipurpose berth which includes level luffing wharf cranes, fork lift truck, pay loaders, power & lighting & communication. The cargo handling equipment considered by the NMPT, however, includes one Harbour Mobile Crane of 100 Tonne capacity (HMC), 2 Nos. of Pay loader, 1 hopper and 6 Nos. of Dumpers. The port to furnish reasons for deviation from the norms prescribed in the upfront tariff guidelines. Confirm that the equipment proposed are adequate to handle "Clean cargo".	The quantum of Other Cargo at 0.29 MTPA implies average monthly handling of 23,778 tonnes (0.29/12) and infrequent vessel calls (1 vessel call every 30-35 days) Given the small and infrequent nature of cargo handling for Other Cargo, NMPT had considered one Harbour Mobile Crane of 100 Tonne capacity (HMC), 2 Nos. of Pay loader, 1 hopper and 6 Nos. of Dumpers.  At the suggestion of prospective bidders, the CapEx for Other Cargo has been further optimized. It has been decided to remove Harbour Mobile Crane (HMC), instead ship gears shall be used to handle Other Cargo. Further, given the small nature of Other Cargo handling, dumpers, which would have been idling most of the time, have also been removed from CapEx to optimize cargo handling costs and de-risk the operations from volatility in vessel calls and cargo realization.  The updated list of equipments required for handling Other Cargo in the revised proposal is:																		
(iii)	It is seen that the share of other clean cargo is 15.625% of total optimal capacity of the terminal. The NMPT has proposed total capital cost of `58.03 crores towards 1 HMC, 1 Hopper, 2 Nos. of payloaders and 6 dumpers, IT system cost and other cost exclusively for handling clean cargo. From the proposal, it appears, that these fleet of equipment may remain highly underutilized. The NMPT to examine the proposal in the light of the above observation. In case, the NMPT envisages these equipment will partially be utilized for container handling, the NMPT may consider to suitably capture its impact in optimal capacity, capital cost and ARR.	<table><tr><th>Other Cargo Handling equipment</th><th>Unit Cost (Cr.)</th><th>Units (Nos.)</th><th>Amount (Cr.)</th></tr><tr><td>Pay Loaders (10 tonne)</td><td>0.40</td><td>2</td><td>0.80</td></tr><tr><td>Mobile hoppers</td><td>0.55</td><td>2</td><td>1.10</td></tr><tr><td><b>Total</b></td><td></td><td></td><td><b>1.90</b></td></tr></table>			Other Cargo Handling equipment	Unit Cost (Cr.)	Units (Nos.)	Amount (Cr.)	Pay Loaders (10 tonne)	0.40	2	0.80	Mobile hoppers	0.55	2	1.10	<b>Total</b>			<b>1.90</b>
Other Cargo Handling equipment	Unit Cost (Cr.)	Units (Nos.)	Amount (Cr.)																	
Pay Loaders (10 tonne)	0.40	2	0.80																	
Mobile hoppers	0.55	2	1.10																	
<b>Total</b>			<b>1.90</b>																	
(7)	<b><u>Operating Cost:</u></b>																			
(i)	Operating Cost for Container handling:																			
	(a) Fuel Cost:  Furnish the copy of fuel bill of latest three months to justify the unit rate adopted by NMPT.	Copies of fuel bill of latest three months are furnished.																		
	(b) Depreciation:  The NMPT may modify Depreciation for the Civil works at 3.17% and Equipment works at 9.50% as per the depreciation rate applicable under the Companies Act, 2013. This has been considered by the Authority while approving reference tariff for handling coal and other cargo at Berth No. 12 at NMPT vide Order No. TAMP/60/2015-NMPT dated 16 November 2015 and also in other reference tariff Orders.	Noted and revised the tariff proposal.																		
	(c) There is slight error observed in the method of computation of repairs and maintenance and depreciation. The NMPT has not considered the capital cost of IT system cost and other capital cost while calculating repairs & maintenance and depreciation. The estimate considered	Note and accordingly revised the tariff proposal.																		

	by NMPT and correct estimation is given below:			
	<b>Sr. No</b>	<b>Particulars</b>	<b>As estimated by NMPT</b>	<b>Correct Position</b>
	1.	Total civil cost for container	51.81	51.81
	2.	Total equipment cost for container	187.71	187.71
	3.	IT system cost at 2%	4.79	4.79
	4.	Other cost at 10%	23.95	23.95
	5.	Total Capital cost of container	<b>268.26</b>	<b>268.26</b>
	6.	Repairs and Maintenance:		
	(i)	Civil at 1%	0.52	0.58
		{1% of ₹51.81crores}		{1% of (₹51.81crores) + (₹51.81crores * 2%) + (₹51.81crores * 10%)}
	(ii)	Mechanical and electrical equipment at 2%	3.85	4.20
		{2% of (₹187.71 crores + ₹4.79crores)}		{2% of (₹187.71 crores + (₹187.71 crores * 2%) + (₹187.71 crores * 10%)}
	7.	Depreciation:		
	(i)	Civil	1.90	1.84
		{3.34% of ₹51.81crores + (₹51.81crores * 10%)}		{3.17% of (₹51.81crores + (₹51.81crores * 2%) + (₹51.81crores * 10%)}
	(ii)	Mechanical and electrical equipment	21.13	19.97
		{10% of (₹187.71 crores + (₹187.71 crores * 10%) + ₹4.79 crores)}		{9.5% of (₹187.71 crores + (₹187.71 crores * 2%) + (₹187.71 crores * 10%)}
	The NMPT to recompute these cost items in the light of the above observation.			
(ii)	Operating Cost for Clean Cargo handling:			
	(a)	Power Cost:		
	(i)	NMPT has estimated power consumption of 500 units/day and estimated power cost at ₹0.26 crores. Confirm it is for both hopper and HMC. Please furnish break up of the power cost estimates for HMC and hopper separately. The power consumption adopted for these equipment should be justified based on the technical specification or consumption considered for similar equipment in any other major port in reference tariff fixation.		<p>NMPT has proposed 2 (two) No. of Tyre mounted Non Mechanized Mobile Hoppers with hydraulic sector gates and jacks. Hydraulic power pack with 11 KW motor rating is normally used in this type of hopper.</p> <p>Power Consumption of Hoppers:</p> <p>11 KW x 2 Nos. of Hoppers x 20 Hours x load factor (0.85) = 374 Units per day</p> <p>Further, HMC have been removed from the CapEx in the revised Proposal for fixation of Tariff.</p>
	(ii)	Confirm mobile hopper and HMC are power operated and not fuel.		It is confirmed that the mobile hopper will be power operated. Further, HMC have been removed from the CapEx in the revised version of the Proposal for fixation of

		Tariff.												
	(b) Truck Lease Cost:													
	The following points may be clarified:													
	(i) The 2008 guidelines do not mention about lease of equipment. The 2008 guidelines prescribe normative list of equipment for capital cost to be estimated by Port Trust. Based on capital cost, operating cost, ROCE and Annual Revenue Requirement (ARR), reference tariff is computed for the optimal capacity. Please clarify as to how the approach adopted by NMPT of proposing trucks on lease fits into 2008 guidelines. The NMPT to justify with adequate reasons for deviation from the guidelines in this regard. Cost benefit analysis done for hire vis-à-vis purchase option of truck to arrive at this proposal of lease of trucks may also be furnished.	<p>The quantum of Other Cargo projections (0.29 MTPA) implies average monthly handling of 23,778 tonnes (0.29/12) and infrequent vessel calls (1 vessel call every 30-35 days) Given the small and temporary nature of cargo handling for Other Cargo, purchase of dumpers/ trucks is not called for since these will be idling most of the time. Hence hiring of trucks has been proposed to optimize cargo handling costs and de-risk the operations from volatility in vessel calls and cargo realization.</p> <p>The same has been accepted by TAMP in its Order for fixation of Tariff for Mechanized Coal Terminal at Berth No. 12 at NMPT (Case No. TAMP/60/2015-NMPT dated 16-11-2015)</p>												
	(ii) The basis for considering vessel call at 11.41 in the computation of lease of truck is not clear. Please explain the basis and also give working for the same.	<p>Since the Proposal for fixation of Tariff has been revised, the number of vessel calls is now 11; the working of the same is provided:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Description</th><th></th><th>Units</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Optimal Capacity for Other Cargo</td><td>0.29</td><td>MTPA</td></tr> <tr> <td>Unloading Rate per Day</td><td>7,560</td><td>TPD</td></tr> <tr> <td>Number of Vessel Calls</td><td><math>(0.29 \times 1,000,000)/7560 = 10.80 \sim 11</math></td><td>Nos.</td></tr> </tbody> </table>	Description		Units	Optimal Capacity for Other Cargo	0.29	MTPA	Unloading Rate per Day	7,560	TPD	Number of Vessel Calls	$(0.29 \times 1,000,000)/7560 = 10.80 \sim 11$	Nos.
Description		Units												
Optimal Capacity for Other Cargo	0.29	MTPA												
Unloading Rate per Day	7,560	TPD												
Number of Vessel Calls	$(0.29 \times 1,000,000)/7560 = 10.80 \sim 11$	Nos.												
	(iii) Justify the basis of considering lease rent of ₹10,000/day/ truck with documentary support/actual lease rent for trucks at NMPT. Confirm it reflects the prevailing market value.	<p>Truck Hire Charges are hereby revised in line with NMPT Scale of Rates (Gazette No. 133, Dated 13.04.2016) - Clause 6.7 (Hire charges for cargo handling equipment), for which the working are provided:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Description</th><th></th><th>Units</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hire charges for a Tata Truck Model LPT 909/36</td><td>555.00 *</td><td>₹/hour</td></tr> <tr> <td>Number of hours of operation</td><td>16.8</td><td>hours</td></tr> <tr> <td>Hire Charges per day per truck</td><td><math>(555 \times 16.8) = 9,324</math></td><td>₹/day/truck</td></tr> </tbody> </table> <p>* (subject to a minimum of ₹4,440.00)</p>	Description		Units	Hire charges for a Tata Truck Model LPT 909/36	555.00 *	₹/hour	Number of hours of operation	16.8	hours	Hire Charges per day per truck	$(555 \times 16.8) = 9,324$	₹/day/truck
Description		Units												
Hire charges for a Tata Truck Model LPT 909/36	555.00 *	₹/hour												
Number of hours of operation	16.8	hours												
Hire Charges per day per truck	$(555 \times 16.8) = 9,324$	₹/day/truck												
	(iv) In this working 533 trucks trips indicated is for per day. Please confirm whether it is for per day. Furnish the working for the same.	<p>Since the Proposal for fixation of Tariff has been revised, the number of trucks trips is now 504; the working of the same is provided:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Description</th><th></th><th>Units</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Unloading Rate per Day</td><td>7,560</td><td>TPD</td></tr> <tr> <td>Carrying Capacity of 1 truck</td><td>15</td><td>tonnes</td></tr> <tr> <td>Total Truck trips per day</td><td><math>(7560/15) = 504</math></td><td>trips/day</td></tr> </tbody> </table>	Description		Units	Unloading Rate per Day	7,560	TPD	Carrying Capacity of 1 truck	15	tonnes	Total Truck trips per day	$(7560/15) = 504$	trips/day
Description		Units												
Unloading Rate per Day	7,560	TPD												
Carrying Capacity of 1 truck	15	tonnes												
Total Truck trips per day	$(7560/15) = 504$	trips/day												
	(d) Depreciation:													
	Point raised in this regard for container is reiterated for clean cargo as well.	Noted and accordingly the tariff proposal has been revised.												
(8)	<b>Annual Revenue Requirement (ARR) &amp; Proposed Tariff Calculation:</b>													
(i)	Reference Tariff calculation for handling Container and Clean cargo:													
	(a) Indicate the share of foreign and coastal for clean cargo. Also, furnish the basis thereof.	The Other Cargo to be handled at the Terminal is proposed to be entirely foreign.												
	(b) The NMPT has arrived at the handling charge by spreading the annual revenue requirement over	80% of the Container Cargo proposed to handled is expected to be foreign, and the remaining 20% to be												

	optimal capacity for handling container and clean cargo. Though the NMPT has proposed concessional rate for coastal container and clean cargo at 60% of the rate arrived for foreign cargo, the impact of coastal concession is not captured while arriving at the rate proposed for foreign cargo. The impact of coastal concession to be considered while arriving at the proposed tariff for container/clean cargo.	coastal. The handling rate for coastal containers has been proposed at 60% of the rate arrived for foreign container, and the impact of this concession has been captured while arriving at the proposed tariff.  The Other Cargo to be handled at the Terminal is proposed to be entirely foreign. Hence, NMPT has not proposed any percentage share of coastal cargo for determining the rate for handling charges. Concessional upfront rates for coastal cargo have been prescribed to comply with the Government guidelines though it does not have any impact on the revenue realization.
(ii)	Explain the basis for considering the percentage share of Container and Clean cargo moving out within free period, and percentage share of cargo attracting storage charge along with justification.	Container Cargo: Storage services would range from huge number of days intervals and for various types of containers i.e. ICD, CFS, Export, Import, etc. Due to non-availability of such data of volume of containers, it is not possible to estimate such detailed working for these activities of storage services.  For Other Cargo, considered based on past experience of NMPT and also reference has been taken from other Tariff orders approved by TAMP.
(9)	<b><u>Proposed SOR:</u></b>	
(i)	(a) The Authority has passed common adoption Orders, vide Order No. TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015 and 10 June 2016 relating to provision prescribed for System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC) and Criteria for levy of Vessel Related Charges and Concessional Coastal rate for all Major Port Trusts and BOT operators thereat. It is, however, seen that the NMPT has not included the provisions stipulated suitably in the proposed SOR. The NMPT to incorporate the same in the SOR and to consider the impact, if any, in the revenue estimates.	Noted. Suitable Clause has been incorporated at Annexure – I, 2 (ii & iii) in the revised tariff proposal.
	(b) Since the berth hire charges is proposed to be collected by NMPT the following condition be incorporated in line with the prescription made in other upfront tariff cases:  <i>"In case a vessel idles due to breakdown or non-availability of the shore based facilities of the operator or any other reasons attributable to operator, rebate equivalent to berth hire charges payable to the New Mangalore Port Trust accrued during the period of idling of vessel shall be allowed by the operator."</i>	Noted. Suitable Clause has been incorporated at Annexure – I, Clause 2 (xiv) of the revised tariff proposal.
	(c) The tariff guidelines of 2008 prescribes norm for free at 5 days for import cargo and 15 days for export cargo for multipurpose berth. Whereas, NMPT has proposed only 5 days free period for other cargo. The NMPT to clarify whether all the items of other cargo are import. If so, explicitly state in the proposed SOR and suitably modify the draft SOR.	It is confirmed that the Other Cargo envisaged by NMPT is import only. The Proposal has been suitably revised.
(ii)	The NMPT has not proposed separate tariff for handling transshipment container. It has proposed a note that rate for the handling charges for transshipment containers shall be concessional. Such charges shall not exceed 1.5 times the handling charges for the normal handling operation in loading or unloading cycle. Instead of the proposed note, the NMPT may consider prescription of specific rate for transshipment container. Include the impact thereof in revenue estimation while arriving at the tariff.	Noted. Suitable clause has been incorporated at Annexure – I Clause No. 3.2 (D) of the revised tariff proposal.
(iii)	For the storage of other cargo (fertilizer) NMPT has stated that it will be stored either at NMPT or in private shed. The NMPT has also stated that no capital cost has been considered for development of storage shed for fertilizer. In the light of the above position, the note under the schedule of Cargo Handling Charges in the draft Scale of Rates should be modified to prescribe a separate note for fertilizer stating that service excludes storage at stackyard.	Noted. A separate note is incorporated in the revised Tariff which states as follows:  <i>"The handling charges for Other Cargo (Fertilizer) prescribed above is a charge only for unloading of the cargo from the vessel and transfer of the same up to the Port storage sheds. The handling charges also cover other miscellaneous services not specifically included in SOR. Storage of Fertilizer is not envisaged in this project and handling charges shall not include the charges against storage."</i>

(11)	<b>Performance Standards:</b>	
(i)	Gross Berth Day Output.	
	The Performance standard proposed by the NMPT for Gross Berth Day Output states that while determining working days from ship hours, the berth allowance of 5 hours shall be subtracted from the total hours. Please furnish the basis for such a provision and confirm it is in line with the Model Concession Agreement issued by the Ministry of Shipping.	It is confirmed that the Performance Standards proposed by NMPT are in line with the Model Concession Agreement issued by Ministry of Shipping.
(ii)	The NMPT at Sl. No. B under (a) has proposed Performance Standards for transit storage dwell time of coal at 15 days. Since coal is not proposed to be handled in this project, the Performance Standards may be reviewed.	Noted and corrected in the revised tariff proposal.
(iii)	The performance standards proposed by NMPT may have to be revised in light of observation made in the earlier queries to modify the handling rate in the optimal capacity calculation.	Noted and the tariff proposal has been revised accordingly.

8.1. While furnishing additional information/clarification, the NMPT vide its email dated 07 November 2016 and subsequent email dated 15 December 2016 has also filed its revised proposal on the subject matter.

8.2. The highlights of the revised proposal alongwith information/clarification submitted by NMPT are summarized below:

(i) **Estimation of Optimal Capacity:**

(a) **Container Cargo:**

(i) **Estimation of Optimal Quay Capacity:**

The estimation of optimal quay capacity is retained as in its original proposal i.e. 3,36,302 TEUs. Further, in terms of tonnage handled, the Optimum Quay Capacity for Container Cargo is retained at 5.04 MTPA and hence not reiterated here.

(ii) **Revised Estimation of optimal yard capacity:**

- (a) The storage area of existing yard modified as 5.4 Ha as against 2.8 Ha considered in original proposal.
- (b) Average dwell time considered as 4.5 days as against 3 days considered in the original proposal.
- (c) The revised calculation of optimal yard capacity for container handling is given below:

		<b><i>New Yard Zone 1</i></b>	<b><i>New Yard Zone 2</i></b>	<b><i>Existing Yard</i></b>
Total Area	<i>Ha</i>	4.8	0.9	5.4
G = Total ground slot <sup>#</sup>	<i>TEUs per Ha</i>	309.17	260	260
H = Average Stack height	<i>ratio</i>	2.5	2.5	2.5
P = Period in No. of days	<i>days</i>	365	365	365
S = Surge factor	<i>ratio</i>	1.3	1.3	1.3

D = Average Dwell Time*	days	4.5	4.5	4.5
<b>Thus, Optimal Yard Capacity = <math>0.7 * (G * H * P) / (S * D)</math></b>	<b>TEUs</b>	<b>1,62,037</b>	<b>25,550</b>	<b>1,53,300</b>

*#Number of ground slots are lesser than the TAMP norms, owing to site constraints.*

*\*Average of 5 days for export & 4 days for import.*

Hence, the Total Optimal Yard Capacity for Container Cargo is 3,40,887 TEUs. Further, in terms of tonnage handled, the Optimum Yard Capacity for Container Cargo is 5.11 MTPA.

(c) **Calculation of Optimum Capacity for Other Cargo:**

(i) **Average Parcel Size:**

The parcel size retained as per DPR at 27000 Tonnes.

(ii) **Unloading Rate:**

The port envisages that the handling of Other Cargo to be undertaken using ship gears. As such, the port has stated that the unloading rate has been considered as 7,560TPD [NMPT vide its email dated 19 December 2016 has clarified that 7392 TPD in its letter dated 7 November 2016 is a typographical error which should be read as 7560 TPD and hence updated here], as against 8,000 TPD considered in the original proposal. The handling rate has been arrived by assuming 3 (three) ship gears, operating at 20 cycles per hour, each cycle of 7.5 T each, for 16.8 hours (i.e. 7.5 T \* 16.8 hours) Similar methodology has been accepted by TAMP in its order for V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) for fixation of reference tariff for mechanization of evacuation of cargo from Berth No. 9 (Case No. TAMP/7/2015-VOCPT dated 21-03-2015) The average number of moves per hour have been considered as 20 based on historical data of NMPT.

(iii) **Berthing Time**

An additional time of 0.125 days i.e. 3 hours has been considered towards berthing/ de-berthing as considered in the original proposal.

(iv) **Ship Day Output**

Loading/Unloading Time = Average Parcel Size/Unloading Rate =  $27000/7560 = 3.571$  days/vessel.

Turnaround Time = Loading/Unloading Time + Berthing Time =  $3.571 + 0.125 = 3.696$  days/vessel.

Ship Day Output = Average Parcel Size/Turnaround Time =  $27000/3.696 = 7304$  T/vessel.

Optimum Quay Capacity (i.e. The revised optimal quay capacity for Other Cargo is estimated to be 0.29 MTPA) =  $70\% \times 7304 \times 365 \times 15.63\% = 0.29\text{MTPA}$ .

(d) **Optimal terminal capacity:**

As per the Guidelines of 2008, optimal terminal capacity is the lower value of the optimal quay capacity and optimal yard capacity. According to the calculations undertaken in the earlier sections, optimal capacity is determined as below:

Parameters	For Container Cargo		For Other Cargo	Total
Quay Capacity	3,36,302 TEUs	5.04 MTPA	0.29 MTPA	5.33 MTPA
Yard Capacity	3,99,762 TEUs	5.11 MTPA	NA	
<b>Optimal Capacity</b>	<b>3,36,302 TEUs</b>	<b>5.04 MTPA</b>	<b>0.29 MTPA</b>	<b>5.33 MTPA</b>



(ii) **Capital Cost:**(a) **For Container Cargo:**

The port in the revised proposal has considered 21 tractor trailers as against nil considered in its original proposal. This was considered in the original proposal as part of operating cost. The revised capital cost estimated by the NMPT for Container Cargo Handling Facilities are given below:

(₹ in crores)

Particulars	Amount
<b>(a) Civil Construction cost</b>	
Civil Works	51.81
Subtotal	51.81
<b>(b) Container Handling equipment</b>	
Rail Mounted Quay Crane (RMQC) (2 Nos. * ₹51.72 crores/unit)	103.44
Rubber Tyred Gantry Crane (RTGC) (6 Nos. * ₹11.02 crores/unit)	66.14
Reach Stacker (7 Nos. * ₹2.22. crores/unit)	15.56
Tractor Trailers (21 Nos. * ₹0.37 crores/unit)	7.77
Fork Lift (4 Nos. * ₹0.64 crores/unit)	2.57
Subtotal	195.48
<b>(c) IT System/ Instrumentation Cost</b> (2% of civil construction and container handling equipment cost)	4.95
<b>(d) Other Cost incl. Financing cost and Interest during construction</b> (10% of civil construction and container handling equipment cost)	24.73
<b>Grand Total</b>	<b>276.96</b>

**Note:** Cost estimate is valid as of 2nd Quarter of 2016 price basis. All costs are reflected in INR and all foreign costs have been converted into equivalent INR using exchange rate as follows: 1 USD=INR 68.50.

(b) **For Other Cargo:**

For reasons furnished by the NMPT as brought out earlier, the port has deleted HMC and dumpers in its estimation of Capital cost for other cargo. Further, No. of hoppers considered are two in the revised proposal instead on one as estimated in its original proposal and the unit rate also appears to have been reduced. The revised capital cost estimated for other cargo is shown in the table below:

(₹ in crores)

Particulars	Amount
Civil Construction Cost	0.00
Handling Equipment Cost	
Pay Loaders (10 ton) - 2 Nos.	0.80
Mobile hoppers - 2 Nos.	1.10
Subtotal	1.90

Miscellaneous Cost <i>5% of civil and equipment cost</i>	0.10
<b>Total Capital Cost for Other Cargo</b>	<b>2.00</b>

- (c) The total estimated revised Capital cost for developing handling facilities for container cargo and other cargo is shown in the table below:

(₹ in crores)

Type of Cargo	Total Estimated Capital Cost
Container Cargo	276.96
Other Cargo	2.00
<b>Total</b>	<b>278.96</b>

(iii) **Operating cost:**

- (a) For Container Cargo:

Calculation of Operating cost for Container Cargo:

(₹ in crores)

Sr. No.	Particulars	Amount	Unit
<b>(i)</b>	<b>Power Costs</b>		
(a)	Cost per Unit (KWH)	10.98	₹/Unit
(b)	Cost of Electrical energy (8KWh/TEU * ₹10.98/KWh * 336302 TEUs)	<b>2.95</b>	₹ Crore
<b>(ii)</b>	<b>Power illumination cost</b>		
(a)	Power consumption	10.98	
(b)	Power illumination cost (240000 KWh/annum * ₹10.98/KWh * 14.93Ha)	<b>3.93</b>	
<b>(iii)</b>	<b>Fuel Costs</b>		
(a)	Cost per Unit (Litre)	55.79	₹/KWh
(b)	Cost of Electrical energy (4 ltrs./TEU * ₹55.79/ltr. * 336302 TEUs)	<b>7.51</b>	₹ Crore
<b>(iv)</b>	<b>Repair &amp; Maintenance Costs</b>		
(a)	Civil Assets (1% on civil work) [1% * (₹51.58 crores + 2%*₹51.58 crores + 10%*₹51.58 crores)]	<b>0.58</b>	₹ Crore
(b)	Mechanical & Electrical Equipment including spares (2% on equipment cost) [2% * (₹187.71 crores + 2%*₹187.71 crores + 10%*₹187.71 crores)]	<b>4.38</b>	₹ Crore
<b>(v)</b>	<b>Insurance Costs</b>		
(a)	Insurance Costs (1% of Gross Fixed Asset Value) (1% * ₹276.96 Crores)	<b>2.77</b>	₹Crore

<b>(vi)</b>	<b>Depreciation</b>		
(a)	Civil Work @ 3.17% [3.17% * (₹51.58 crores + 2%*₹51.58 crores + 10% * ₹51.58 crores)]	<b>1.84</b>	₹ Crore
(b)	Mechanical Work @ 9.5% [9.5% * (₹187.71 crores + 2%*₹187.71 crores + 10%*₹187.71 crores)]	<b>20.80</b>	₹ Crore
<b>(vii)</b>	<b>License Fee for Land</b> [[(5.4Ha * ₹37.38/ sq.mtr./month) + (7.5Ha * ₹20.80/ sq.mtr./month)] + {84.38% * ((1.4Ha * ₹37.38/ sq.mtr./month) + (1Ha * ₹20.80/ sq.mtr./month))} * 12M * 10000 sq. mtr. Per Ha]	<b>5.03</b>	₹ Crore
<b>(viii)</b>	<b>License fee for Waterfront</b>		
(a)	Area of Water front (=350 m x 25m)	12250	Sqm
(b)	Licence Fee per month (50% of License fee for Land)	10.40	₹ per sqm/ month
(c)	Percentage of Vessel Cargo	84.38 %	
(d)	Licence Fee for Waterfront [12250sqm. * ₹10.40/sqm/month * 84.38% * 12 months]	<b>0.13</b>	₹ Crore
<b>(ix)</b>	<b>Other Expenses</b>		
(a)	Other Expenses towards salaries and overheads (10% on gross fixed assets) [10% * ₹276.96 Crores)	<b>27.70</b>	₹ Crore
<b>(x)</b>	<b>Total Operating Costs at Optimal Capacity</b>	<b>77.62</b>	₹ Crores

(b) Calculation of Operating cost for other cargo handling:

(₹ in crores)

Sr. No.	Particulars	Amount	Unit
<b>(i)</b>	<b>Power Costs</b>		
(a)	Cost per Unit (KWH)	10.98	₹/unit
(b)	Total Power Charges [187KWh * 2 Nos. of Hoppers * 16.8 hrs./KWh * ₹10.98/KWh * (031 MTPA/8000 TPD)]	<b>0.27</b>	₹ Crore
(c)	Power Illumination Cost [1.38Ha * 2,40,000KWh p.a. * ₹10.98/KWh]	<b>0.36</b>	₹ Crore
<b>(ii)</b>	<b>Fuel Costs</b>		
(a)	<b>For Trucks:</b>		
(i)	Carrying Capacity of 1 Truck	15	tonnes

(ii)	Total Truck trips per day	533	<i>trips/day</i>
(iii)	Time taken to load one truck	2	<i>minutes</i>
(iv)	Transit time (assuming lead distance of 2.5 km)	28	<i>minutes</i>
(v)	Total Time	0.5	<i>hours</i>
(vi)	Number of Working Hours per day	16.8	<i>hours</i>
(vii)	Number of Trips per hour	33.6	<i>Nos.</i>
(viii)	Number of trucks required per day	15	<i>Nos.</i>
(ix)	Cost of Fuel	55.79	<i>₹/ litre</i>
(x)	Fuel Consumption	10	<i>litres/ hour</i>
(xi)	Fuel Cost for Trucks [16.8 hrs. * ₹55.79 per ltr. * 10 ltrs. per hr. * (0.31 MTPA/8000 TPD) * (504 trips per day/33.6 Nos. of trips)]	<b>0.54</b>	<i>₹ Crores</i>
(b)	<b>For Payloader:</b>		
(i)	Unit Cost of Fuel	55.79	<i>₹/ litre</i>
(ii)	Consumption of fuel	12	<i>Litres/ hr</i>
(iii)	Total time of operations	16.80	<i>Hr/ day</i>
(iv)	Number of Payloader	2	<i>Nos.</i>
(v)	Fuel Cost for Payloader [2 Nos. of payloaders * ₹55.79 per ltr. * 12 ltrs. per hr * 16.8 hrs. per day * (0.31 MTPA/8000 TPD)]	<b>0.09</b>	<i>₹ Crores</i>
(iii)	<b>Truck Hire Cost</b>		
(a)	Hire cost per truck per day	555	<i>₹/hour</i>
		9,324	<i>₹/day</i>
(b)	Vessel Calls	11	<i>Nos.</i>
(c)	<b>Lease Cost</b> (₹9,324 per truck per day *(0.29 MTPA/27,000 tonnes per vessel) * 3.5 days * 16 Nos.)	<b>0.57</b>	<i>₹ Crores</i>
(vi)	<b>Repair &amp; Maintenance Costs</b>		
(a)	Civil Assets (1% on civil work)	<b>0.00</b>	<i>₹ Crore</i>
(b)	Mechanical & Electrical Equipment including spares (5% on equipment cost) [5% * (₹1.90 crores + 5% ₹1.90 crores)]	<b>0.10</b>	<i>₹ Crore</i>
(vii)	<b>Insurance Costs</b>		
(a)	Insurance Costs (1% of Gross Fixed Asset Value) [1% * ₹1.90 crores]	<b>0.20</b>	<i>₹ Crore</i>
(viii)	<b>Depreciation</b>		
(a)	Civil Work @ 3.17%	<b>0.00</b>	<i>₹ Crore</i>
(b)	Mechanical Work @ 9.5% [9.5% * (₹1.90 crores + 5% ₹1.90 crores)]	<b>0.19</b>	<i>₹ Crore</i>

(ix)	<b>License Fee for Land</b> [[{(1Ha * ₹37.38/ sq.mtr./month) + {15.63% * ((1.4Ha * ₹37.38/ sq.mtr./month) + (1Ha * ₹20.80/ sq.mtr./month))} * 12M * 10000 sq. mtr. Per Ha]	<b>0.59</b>	₹ Crore
(xi)	<b>License fee for Waterfront</b>		
(a)	Area of Water front (=350 m x 35m)	12250	Sqm
(b)	Licence Fee per month (50% of License fee for Land)	10.40	₹ per sqm/ month
(c)	Percentage of Vessel Cargo	15.63%	
(d)	Licence Fee for Waterfront [12250sqm. * ₹10.40/sqm./month * 15.63% * 12 months]	<b>0.02</b>	₹ Crore
(xii)	<b>Other Expenses</b>		
(a)	Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross fixed assets) [5% * ₹2.00 crores]	<b>0.10</b>	₹Crore
(xiii)	<b>Total Operating Costs at Optimal Capacity</b>	<b>2.84</b>	₹Crores

- (iv) The return on capital employed is estimated at 16% on the gross block of assets.  
(v) Accordingly, the revenue requirement estimated by NMPT is as follows:

(a) Annual Revenue Requirement: (₹ in crores)

Sl. No.	Particulars	Amount
1.	<b>For Container Cargo</b>	
(i)	ROCE @ 16% (₹276.96 * 16%)	44.31
(ii)	Operating cost	77.62
(iii)	Total Revenue Requirement	<b>121.93</b>
2.	<b>For Other Cargo</b>	
(i)	ROCE @ 16% (₹2.00* 16%)	0.32
(ii)	Operating cost	2.84
(iii)	Total Revenue Requirement	<b>3.16</b>

(b) Apportionment of Revenue Requirement: (₹ in crores)

Particulars	For Container Cargo		For Other Cargo	
Total Revenue Requirement	121.93		3.16	
Revenue apportionment for				
Cargo Handling Charges	109.74	90%	3.00	95%
Ground Rent Charges	8.54	7%	0.00	0%
Miscellaneous Charges	3.66	3%	0.16	5%

- (vi) The port has furnished detailed computation for arriving at the proposed container related tariff so as to meet the estimated ARR from container handling charges and storage charges. The tariff proposed by the NMPT to meet the estimated revenue requirement is as follows:

(a) Container Related Charge:

In the revised proposal, the NMPT has proposed container handling rate for different types of container and separately for ship to yard, yard to truck and yard to railway

flat as suggested by the prospective bidders. The port has furnished detailed estimation of revenue at the proposed rates for the optimal capacity. The container related tariff proposed by the NMPT is given below:

(i) **Handling Charges:**

(a) **Normal Containers**

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	From Ship to container yard or vice versa	3,025.81	2,420.66	1,815.49	1,452.39
2.	From Container yard to Railway flat or vice versa	1,512.90	1,512.90	1,512.90	1,512.90
3.	From Container yard to Truck or vice versa	453.87	453.87	453.87	453.87

(b) **Reefer Containers**

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	From Ship to container yard or vice versa	3,025.81	2,420.66	1,815.49	1,452.39
2.	From Container yard to Railway flat or vice versa	1,512.90	1,512.90	1,512.90	1,512.90
3.	From Container yard to Truck or vice versa	453.87	453.87	453.87	453.87

(c) **Hazardous Containers**

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)	
		Foreign Container	Coastal Container
		Loaded	Loaded
1.	From Ship to container yard or vice versa	3,782.27	2,269.36
2.	From Container yard to Railway flat or vice versa	1,891.13	1,891.13
3.	From Container yard to Truck or vice versa	567.34	567.34

## (d) Transhipment Containers

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	Transhipment container	3,782.27	3,025.81	2,269.36	1,815.49

## (e) Over Dimensional Cargo Containers

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	From Ship to container yard or vice versa	6,051.64	4,841.30	3,630.98	2,904.79
2.	From Container yard to Railway flat or vice versa	3,025.81	3,025.81	3,025.81	3,025.81
3.	From Container yard to Truck or vice versa	907.74	907.74	907.74	907.74

## (ii) Dwell Time Charges for Container, stored in the Port Premises:

S. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (in ₹)					
		Foreign			Coastal		
		Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length	Above 40' in length	Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length	Above 40' in length
1.	Import-loaded						
	First 4 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	5-8 days	186.87	373.74	560.61	186.87	373.74	560.61
	9-15 days	373.74	747.49	1,121.23	373.74	747.49	1,121.23
	Thereafter	747.49	1,494.97	2,242.46	747.49	1,494.97	2,242.46
2.	Export-Loaded						
	First 5 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	6-8 days	186.87	373.74	560.61	186.87	373.74	560.61
	9-15 days	373.74	747.49	1,121.23	373.74	747.49	1,121.23
	Thereafter	747.49	1,494.97	2,242.46	747.49	1,494.97	2,242.46
3.	Import/Export-Empty						

	First 4 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	5-8 days	186.87	373.74	560.61	186.87	373.74	560.61
	9-15 days	373.74	747.49	1,121.23	373.74	747.49	1,121.23
	Thereafter	747.49	1,494.97	2,242.46	747.49	1,494.97	2,242.46
4.	Transhipment-Loaded						
	First 15 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	16-30 days	186.87	373.74	560.61	186.87	373.74	560.61
	Thereafter	373.74	747.49	1,121.23	373.74	747.49	1,121.23
5.	Transhipment-Empty						
	First 7 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	8-15 days	186.87	373.74	560.61	186.87	373.74	560.61
	Thereafter	373.74	747.49	1,121.23	373.74	747.49	1,121.23

(iii) **Miscellaneous Charges:**(a) **Reefer Monitoring and Connection**

S. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Going Vessel		Coastal Vessel	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	Additional charges per 4 hours or part thereof for electricity consumption and monitoring of reefer containers	310.88	310.88	310.88	310.88

(b) **Other Services Rendered**

S. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Going Vessel		Coastal Vessel	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	Shifting of containers from one yard to another yard within the terminal for customs inspection or any other purpose and subsequent loading of containers for delivery.	1507.77	1507.77	1507.77	1507.77
2	Additional service charges for stacking containers in designated yard for custom examination or for any other purpose by prior arrangement.	452.33	452.33	452.33	452.33



## (c) Opening of Hatch Cover and Replacing it

S. No.	Description	Rate per Hatch Cover (in ₹)	
		Foreign Going Vessel	Coastal Vessel
		Loaded	Loaded
1	When placing it on the Quay	6031.06	3618.64
2	Without placing it on the Quay	2922.26	1753.36

## (d) One Hatch to another Hatch or within the Same Hatch

S. No.	Description	Rate per Hatch Cover (in ₹)			
		Foreign Going Vessel		Coastal Vessel	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	Hatch to hatch shifting (involving 1 move only)	1507.77	1507.77	904.66	904.66
2	Other than (1) mentioned above	6031.06	6031.06	3618.64	3618.64

(b) Other Cargo related charges:(i) **Cargo Handling Charges:**

Sl. No.	Commodity	Rate per in MT (in ₹)	
		Foreign	Coastal
1	Handling Charges for - Fertilizer, Limestone, Gypsum, Dolomite	102.89	61.73

(ii) **Storage Charges:**

## (iii)

Sl. No.	Description	Rate in ₹ per MT per day or part thereof
1.	First five days after expiry of free period	0.65
2.	6 <sup>th</sup> day to 10 <sup>th</sup> day after expiry of free period	0.98
3.	From 11 <sup>th</sup> day onwards	1.30

(vii) **Performance standard:**(a) **Gross Berth Output:**

<b>Cargo Category</b>	<b>Indicative Norms</b>
<b>Container</b>	
(Main line vessel)	[25 moves per hour]
(Feeder vessel)	[17 moves per hour]
<b>Mixed Dry bulk cargo</b>	
Other Cargo (Fertilizer, Limestone, Gypsum, Dolomite) using Ship Gear	7560 T/day *

*[\*NMPT vide its email dated 19 December 2016 has clarified that 7392 Tonne mentioned in its letter dated 7 November 2016 is a typographical error which should be read as 7560 Tonne and hence updated accordingly in the above table]*

(b) **Transit Storage Dwell Time:**

<b>Transit Storage Dwell Time</b>	
<b>- Import</b>	4 days
Container (at terminal)	5 days
<b>- Export</b>	
Container (at terminal)	

9. With reference to point of action at para 6.2. above, we have received comments from users/ user organisations/prospective bidders on the revised proposal of the port. The NMPT vide its email dated 05 December 2016 has furnished its remarks on comments made by users/ user organisations/prospective bidders.

10. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to them. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

11. With reference to totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i) The proposal of the New Mangalore Port Trust (NMPT) is to fix Reference Tariff for development of container terminal at berth No. 8 on Public Private Partnership (PPP) mode at NMPT.
- (ii) This Authority had passed an Order No. TAMP/33/2009-NMPT dated 30 December 2009 fixing ceiling tariff under 2008 guidelines for upfront tariff following normative approach for setting up of upfront tariff for the container terminal to be developed on Build-Operate-Transfer (BOT) basis at NMPT on common user basis based on the proposal filed by the NMPT. The said Order dated 30 December 2009 was notified in the Gazette of India on 19 January 2010 vide Gazette No. 29. The said project for dedicated container terminal did not become feasible due to high level of capital investment which included development of berth by the PPP operator.

In the current proposal, existing berth No. 8 constructed by the port is proposed to be handed over to the BOT operator for development of handling facilities for mainly handling container and some other cargo viz., fertilizer, dolomite, limestone and gypsum. Thus, the current proposal is for handling container and other cargo. In this backdrop, the port has filed the current proposal seeking reference tariff for container handling and four other cargoes specified by the port following the principal of 2008 guidelines. The port has not proposed berth hire charges. Since the Berth has been constructed by NMPT, the Berth Hire Charges shall be levied by NMPT.

The revised Reference Tariff Guidelines of 2013 stipulate that the port shall propose reference tariff based on the highest tariff fixed for that commodity in the concerned Major Port Trust. If no highest upfront tariff is fixed for that commodity the port can adopt highest

upfront tariff fixed in any other Major Port Trust under the 2008 Tariff Guidelines. The said guidelines further stipulate that if in the view of the Major port Trust, the tariff determined for a particular commodity under 2008 guidelines at that Major Port Trust or any other Major Port Trust is not a representative Reference Tariff for that commodity, then the Major Port is free to approach this Authority with a proposal to fix Reference Tariff under 2008 guidelines for the project giving detailed and sufficient justification.

The International Cargo Terminals & Infrastructure Private Limited (ICTIPL) suggested the port to adopt the Reference Tariff notified by this Authority for the Paradip Port Trust (PPT) for multipurpose cargo berth meant for handling both containers and other clean cargo. In this regard, the NMPT has clarified that the project facility envisaged by the port in the current project is not similar with that of the PPT in terms of project facilities and commodities proposed to be handled. Hence, the proposal is filed by the port following principles of 2008 guidelines which is one of the options available under 2013 guidelines.

In view of the guidelines position and keeping in view of the submissions made by the NMPT, the proposal filed by the NMPT seeking reference tariff following the principles of 2008 guidelines is accepted.

- (iii) As brought out in the earlier paragraphs bringing out the factual position of the case, the original proposal filed by NMPT dated 16 September 2016 has been revised by the port during the consultation proceedings. The NMPT has filed revised proposal taking into consideration some of the suggestions made by the users/user associations/prospective bidders. The said revised proposal was also forwarded by NMPT to all the concerned for their comments and the port has responded to the comments of users/user associations/prospective bidders. The revised proposal of the NMPT dated 07 November 2016 along with the information/ clarifications furnished by NMPT during the processing of the case in reference is considered in this analysis.
- (iv) Before proceeding ahead with the proposal of the port there has been strong objection from some user associations like Kanara Chamber of Commerce & Industry (KCCI), Association of New Mangalore Port Stevedores (ANMPS), Mangalore Custom House Agent's Association (MCHAA) and Mangalore Steamer Agents Association (MSAA) on the subject proposal on various grounds brought out earlier.
  - (a) With reference to the objection of identifying berth No. 8 for the project, it is to state that it is the prerogative of the port to decide the berth which is to be developed on PPP mode and the cargo profile for the project. In the instant case, the port has conducted the Detailed Project Report (DPR) by Engineers India Limited for development of Container Terminal at Berth No 8. Clause 2.2. of the revised Reference Tariff Guidelines mandates this Authority to fix reference tariff for the PPP projects based on the proposal filed by the concerned port. Accordingly, the port has approached this Authority seeking reference tariff after the DPR for the project. Moreover, the proposal of the port is also approved by the Board of the port. The list of PPP Projects to be awarded by the Major Ports in the year 2016-17 of the Ministry of Shipping also includes this Project of providing the handling equipment at berth No 8 for handling container. In view of the above, this Authority is bound to proceed with the proposal of the port seeking reference tariff for Berth No 8 for handling container and other cargo.
  - (b) It is seen that the Board while approving the proposal filed by the port for fixation of reference tariff has recorded to intimate this Authority the concern of the Trustees as recorded. The port while forwarding the Board approval has not specifically brought out the concern of the Trustees. On perusal of the minutes of the meeting of the Board of Trustees of the port it is seen that the two trustees have pointed out that at present the low tariff of container is attracting container traffic at the port. There would be diversion of container at the proposed reference tariff. The another point made was that the port is getting container traffic due to congestion in Chennai Port. With reduction in congestion in Chennai port and container handling in neighbouring ports, the container traffic at the NMPT will reduce. Therefore, tariff should be competitive not only to retain but to attract traffic from hinterland.

The port during the processing of the case has clarified on similar points raised by stake holders that reference tariff worked out is as per guidelines of 2008 and is in order. In the view of the NMPT, the proposed tariff is market competitive.

The KCCI, during the processing of the case, has stated that NMPT went ahead with the project without consulting the stakeholders. KCCI feels that the decision to overrule the dissent put forth by Trustees is arbitrary and ultra vires. In this regard, the port has clarified that the current PPP project for Container terminal is taken up as per Ministry direction and also Port Board has approved the project and that the proposal is monitored by Prime Minister's Office (PMO). This Authority is mandated as per the guidelines of 2013 to determine the reference tariff based on the proposal filed by the port.

- (v) The proposed facility envisages handling of two different cargo groups i.e. Container cargo and Other cargo viz. Fertilizer, Limestone, Gypsum and Dolomite in the ratio of 84.375% of container and 15.625% of other cargo. The NMPT has adopted two different set of norms viz., for container, the NMPT has adopted the norms prescribed in 2008 guidelines for container terminal and for other cargo, the port has adopted the norms prescribed for multipurpose berth in order to achieve better productivity for container and other cargo.

For reasons cited by the port and recognising that the approach adopted by the NMPT for adopting container norms for handling container and multipurpose berth norms for handling other cargo appears to be logical and hence is accepted. The NMPT has generally followed the norms prescribed in the 2008 guidelines. Deviations from the norms on a few items as prescribed in the guidelines proposed by the NMPT are, inter alia, discussed in the subsequent paragraphs.

- (vi) Optimal Terminal Capacity:

- (a) Optimal Quay capacity:

- (i) Container:

- (a) The berth length envisaged is 350 mtrs. for container handling. As per the upfront tariff guidelines of 2008 for container terminal, the norm prescribed is 1 number of quay gantry crane for 100 meters of berth length. Thus, as per the prescribed norm, the port should deploy atleast 3 number of quay crane. As against that, the NMPT has proposed to deploy only two quay gantry cranes instead of three quay gantry cranes on the ground of minimum traffic envisaged. As per clause 3.3.2 of the upfront tariff guidelines, tariff should be prescribed with reference to the optimal capacity of the terminal irrespective of any traffic forecast. Further, the upfront tariff guidelines do not prescribe any norm nor place any restriction on the port on the area to be allotted for storage purpose. That being so, when the port was advised to reassess the optimal quay capacity following the norms prescribed in the guidelines and also reassess the optimal yard capacity so as to match the (revised) optimal quay capacity, the NMPT has clarified that due to constraint in storage yard and the limitation of yard capacity, NMPT proposes only 2 quay cranes instead of requirement of 3 cranes as per the guidelines. The port has further substantiated its argument stating that 4 berths are proposed to be developed in western dock arm which also require backup area. Allotment of any additional area to the Container Terminal will conflict with the future planning of the adjacent berths. The port has thus justified that the deviation made with reference to number of quay cranes is on account of the limited yard capacity due to limited land availability.

It is notable that if the norm of 3 quay cranes prescribed in the guidelines is considered, the optimal quay capacity would be 7.57 MTPA as against the optimal quay capacity of 5.11 MTPA and optimal yard capacity assessed at 5.04 MTPA. The port has proposed to deploy 2 quay cranes instead of 3 Nos. so that the optimal quay capacity is more or less closer to the optimal yard capacity. Further, the port has argued that the optimal capacity of the berth is kept with the minimum requirements in order to minimize the capital cost of the project, to optimize the productivity and

minimize rate per TEU to be handled at the NMPT in comparison with other neighbouring ports.

Since the proposal of the port to restrict the number of quay cranes to two numbers is with the intention of not unduly burdening the tariff with cost of idle investments, this Authority accepts the deviation made by the port with reference to the number of quay cranes recognising that the same deviation in the number of quay crane proposed by the port was accepted by this Authority while setting upfront tariff for Container Terminal at NMPT Order No. TAMP/33/2009-NMPT dated 30 December 2009 for fixation of Tariff for Container Terminal at NMPT.

- (b) The productivity of the quay crane at 25 moves per hour per TEU is considered as per the norm prescribed in the guidelines.
- (c) Applying the norms and formula prescribed in the guidelines and percentage share of container at 84.375% the optimal quay capacity is assessed at 336302 TEUs per annum which is relied upon and considered. The port has also converted the optimal capacity assessed in TEUs into million tonnes at 5.04 Million Tonnes Per Annum (MTPA) applying conversion of 1TEUs = 15 tonnes. This is done only to assess the overall capacity of container and other cargo in tonnes. Conversion of optimal capacity of container in TEUs to tonnes does not have any impact as such on tariff fixation for container handling as tariff is proposed on containers and not on tonne basis.
- (ii) Other cargo:
  - (a) The average parcel size of vessels carrying other cargo considered by the NMPT at 27000 tonnes is accepted as it is in line with vessel parameter adopted by the port and accepted by this Authority while assessing the optimal quay capacity and upfront tariff for mechanization of Berth No. 12 for handling bulk cargo at NMPT in the Order No. TAMP/60/2015-NMPT dated 16 November 2015.
  - (b) The upfront tariff guidelines for multipurpose berth prescribe norms for dry bulk cargo at 7,500 T/day for parcel size of less than 30,000 T and 10,000 T/day for parcel size of vessel above 30,000 T. This norm is with reference to deployment of 3 numbers of 20 T Electrical Level Luffing (ELL) cranes aggregating to 60 T. As against the above the port envisages handling of other cargo by ship gear.

The port had earlier proposed 1 no HMC of 100T capacity for handling other cargo. M/s.Adani Ports and Special Economic Zone Ltd. (APSEZL) has pointed out that the Tariff for fertiliser under other cargo is high because of low traffic. APSEZL has suggested that dedicated HMC to handle other cargo is not required. Instead ship gears can be used for the low share of other cargo. In view of the suggestion made by the prospective bidder, port has removed Harbour Mobile Crane (HMC) and has instead proposed handling of other cargo by ship gears in its revised proposal.

The port has considered unloading rate of 7560T/ day for the average parcel size of vessel at 27,000 T/day for handling by ship gears. There are no norms prescribed in the guidelines of 2008 for handling by ship gears. Recognising that the handling rate considered by the NMPT at 7560T/day is comparable to the norm prescribed for parcel size of vessels upto 30,000 T in the upfront tariff guidelines of 2008 for handling dry bulk cargo, the same is accepted.

By considering the parcel size of vessel of 27000 T and handling rate of 7560 T/day NMPT has arrived at unloading time of 3.571 days (i.e. 27000T/7560T/day) The NMPT has then considered 3 hours i.e. 0.125 days towards berthing/ de-berthing. After capturing the impact of 0.125 days, the NMPT has arrived at the handling rate of other cargo at 7304 T/ day [i.e. 7,560 T/day/(3.571 days + 0.125 days = 3.696 days)].

In this regard, it is relevant to state the approach followed is in line with the approach followed by the NMPT for fixation of reference tariff for mechanization of Berth No. 12 for handling bulk cargo which was approved by this Authority vide Order No. TAMP/60/2015–NMPT dated 16 November 2015. In the said Order the NMPT has drawn reference to similar approach followed in fixation of upfront tariff for the riverine multipurpose jetty at Outer Terminal-I of Kolkata Port Trust where additional 6 hours had been considered towards service time to cover berthing/ de-berthing, clearance, waiting time for tide. In another Order No. TAMP/74/2012-COPT dated 15 February 2013 approved by this Authority for fixation of upfront tariff for multipurpose berth at Cochin Port Trust (COPT) 3 hrs. additional time has been considered for berthing/de-berthing time while determining the optimal capacity. At COPT, it did not envisage additional waiting time for tide hence 3 hours additional was considered by the port as against 6 hours at KOPT. Based on the explanation furnished by the NMPT for Berth No 12 which was accepted by this Authority in the November 2015 Order and recognising that it is in line with the approach adopted in the COPT and KOPT upfront tariff cases referred above, the approach adopted by NMPT in the current proposal for arriving at ship day output of 7304 T/day for other cargo as considered by the NMPT is considered.

- (c) For the reasons stated earlier, the percentage share of other cargo at 15.625% considered by the NMPT in the capacity calculation is considered.
  - (d) Considering the ship day output at 7304 tonnes and percentage share of other cargo at 15.625%, and at 70% utilisation for 365 days, the optimal quay capacity for other cargo is assessed at 2,91,603 tonnes i.e. 0.29 MTPA by the NMPT.
- (vii) Thus, the total quay capacity of Container and Other cargo put together works out to 5.3361 MTPA i.e. 5.34 MTPA (5.0445 MTPA of container plus 0.2916 MTPA of other cargo) assessed by the NMPT which is considered in the analysis.

(a) Optimal yard capacity:

(i) Container:

(a) Ground slots:

The ground slot norm prescribed in the 2008 Guidelines is 720 TEUs/ Ha. The norm of 720 TEUs per hectare prescribed in the guidelines was modified in the case of upfront tariff fixation for container Terminal at JNPT based on the submissions made by the JNPT. In case of upfront tariff fixation for container Terminal at NMPT, the port had assumed ground slot of 360 TEU per Ha, since one container would require (5.90 m x 2.35 m) = 13.87 Sq mt and 100% additional area for facilitating the movement of cranes and trailers and space between the containers in longitudinal and transverse direction etc. (10000 sq mtr/27.74sq mtr /teu = 360 Teus/ha) This was considered in the Order No. TAMP/33/2009-NMPT dated 30 December 2009 relating to fixation of upfront tariff for container terminal at NMPT. The modified ground slot has been adopted in the upfront/reference tariff fixed for other Major Ports as well.

In the current proposal, storage location for container handling is in three different zones and the ground slots considered by the port are different from the level considered in the JNPT and earlier container terminal of the NMPT. The port has considered number of ground slots lower than the prescribed norms, owing to site constraints. The area wise land proposed for storage of container and no of Grounds slot considered by the port along with the reason is tabulated below:

Storage Location	Land proposed for storage of container, (in Ha)	No of ground slots (GS) considered by NMPT (TEUs/ Ha)	Reasons and Basis given by NMPT	Area required for 1 TEU
Zone-1, New Yard (Container Handling by RTG)	4.8	309.17	309.17 GS/Ha based on actual storage configuration excluding exit/access road and UG services but including internal roads	32.345 Sq. mtr.
Zone-2, New Yard (Container Handling by Reach stacker)	0.9	260	260 GS/Ha considering internal roads.	38.462 Sq. mtr.
Existing Yard (Container Handling by Reach stacker)	5.4	260	260 GS/Ha considering internal roads.	38.462 Sq. mtr.

Based on the reasoning given by the port and recognising that it is based on the Feasibility Report and taking into consideration the actual storage configuration, the position/reasons reported by NMPT is relied upon for assessing the optimal yard capacity.

Clause 3.2 of the guidelines of February 2008 permits this Authority to make necessary adjustments in the norms based on the justification furnished by the concerned port trust, keeping in view the port specific conditions.

(b) Average Stack Height:

The upfront tariff guidelines specify average stack height of 2.5 which is complied with by the NMPT.

(c) Average dwell time:

The upfront tariff guidelines specify average dwell time for export container at 4 days and for import container at 2 days. Based on the prescribed norm the average dwell time of 3 days was considered by the NMPT in its original proposal.

During the processing of the case, one of the prospective bidders M/s.Adani Ports and Special Economic Zone Ltd. (APSEZL) stated that the average dwell time for import containers is 4 days and for export containers 7 days as per standard parameter at the container terminals in Mundra and Kattupalli. Hence APSEZL suggested to modify the average dwell time for import containers at 4 days and for export containers 7 days as per standard parameter at the container terminals in Mundra and Kattupalli.

Though the port earlier stated that the performance standard of average dwell time will not undergo change in the final revised proposal, the port at the request of the APSEZL has considered

modified dwell time of 4 days for import and 5 days for export container and average dwell time is considered at 4.5 days i.e.  $(4+5)/2$  for assessing the optimal yard capacity. The port has also modified the performance standard at the level of the modified dwell time. It is relevant to state here that in all the other container terminals, the average dwell time has been considered as per the prescribed norms. Since in the instant case, the port has proposed to modify the prescribed norm flowing from the suggestion made by one of the prospective bidders, this Authority decides to go ahead with the revised proposal of the port in this regard. In any case, the optimal quay capacity is a constraint for container handling at this terminal and this modified norm considered by the port, which has the bearing only on yard capacity, will not have impact on the reference tariff fixation.

- (d) The yard capacity based on the formula prescribed in the guidelines and the parameters considered by the NMPT works out to 3,40,887 TEUs. As stated earlier, the port has also converted the optimal yard capacity assessed in TEUs into million tonnes at 5.11 Million Tonnes Per Annum (MTPA) applying conversion of 1TEUs = 15 tonnes.

(ii) Other cargo:

Recognising that the 2008 guidelines do not prescribe norm for assessing optimal yard capacity for multipurpose cargo nor does it envisage assessing optimal yard capacity for multipurpose cargo berth, it is not found necessary to determine the optimal yard capacity for other cargo. The NMPT has also rightly not assessed the yard capacity for other cargo.

- (iii) (a) For container handling, the optimal capacity is considered at 3,36,302 TEUs i.e. 5.0445 MTPA (5.04 MTPA) being the lower of the optimal quay and yard capacities as considered by the NMPT.
- (b) Based on the above analysis, the optimal capacity for other cargo is considered at 2,91,603 tonnes i.e. 0.29 MTPA considered by the NMPT at the level of the optimal quay capacity.
- (c) The aggregate optimal capacity in tonnes is thus 5.0445 MTPA for container handling plus 0.29 MTPA for other cargo = 5.3361 MTPA (5.34 MTPA) as considered by the NMPT based on the optimal quay capacity for both the cargo groups.

(viii) Capital Cost:

The capital cost for the project estimated by the NMPT is ₹278.96 crores of which ₹276.96 crores is estimated for container cargo and ₹2.00 crores is for equipment cost for other cargo as explained below:

(a) For Container Handling :

(i) Civil Works:

The upfront tariff guidelines broadly indicate the civil works for the container terminal and require the port to estimate civil cost. The NMPT has estimated the civil costs relating to handling of container to the tune of ₹51.81 crores for container handling. The port has furnished the break up of the civil works in two phases comprising of Fire Water (pipes, valves, pumps & Hydrant material shall be suitable for sea water), Pavement (Container Stack yard Associated facilities) & Road, Storm water drain & Road Crossing pipe aggregating to ₹51.81 crores. The port has considered the total capital cost towards civil works estimated at 51.81 towards civil work for arriving at the proposed upfront tariff. The NMPT has not furnished any documentary evidence in support of the estimates of civil work. The estimate of civil works are, however, based on DPR of the Consultants. The proposal of the port states that the capital cost reflects the market rates of the second quarter of the year 2016. The port has confirmed that it has captured the applicable taxes in the estimates.



The 2008 guidelines require this Authority to consider the civil cost estimates as furnished by the concerned port trust. Since the capital cost estimates for civil works are based on the DPR the same is relied upon and considered in the analysis.

(ii) Equipment Cost:

The NMPT has proposed few deviations from the normative list of equipment prescribed in the guidelines for container terminal which are given below:

- (a) As stated earlier, the number of quay cranes is considered as two instead of three numbers which is accepted for reasons stated earlier.
- (b) The normative list of equipment (other than Quay Crane) as per the guidelines and that considered by the NMPT is tabulated below for ease of understanding:

Container Handling equipment	Norms	No of Equipment as per normative list applicable for NMPT container terminal	No of Equipment proposed by the NMPT
Rail Mounted (RMQC)	1 no for handling 6 rakes/ day	1 no for handling 6 rakes/ day	Nil
Rubber Tyred Gantry Crane (RTGC)	3 nos for 1 QC	6 nos	6
Reach Stacker and or top lift truck	1 for 9 RTGs	1	7
Tractor Trailers	6 nos for 1 QC	12	21
Fork Lift Trucks	-	-	4

As regards RTGCs, it is found to be as per the prescribed norm for the two no of quay crane proposed to be deployed. The port has furnished the following reasons for deviation from the normative list of equipment in respect of other equipment:

- (i) Considering actual requirement of equipment based on layout constraints (containers being handled in three locations - existing yard, new yard and rail loading area), evacuation philosophy and number of lifts practically possible, NMPT has proposed 3 (three) stack yards out of which 2 (two) stack yards are proposed to be operated exclusively with reach stackers, while the remaining 1 (one) stack yard with RTGCs. Considering the R&D requirements at stack yards exclusively operated with reach stacker and rail container depot (RCD), NMPT has proposed a total of 7 Reach stackers for 6 RTGCs. The port has stated that Rail loading is also considered to be handled through Reach stackers.

Relying on the submissions made by the port and also recognising that none of the users/ bidders have raised any

pointed objection on non-inclusion of the RMGC in the estimation of container handling equipment cost, the deviation proposed by the port is accepted. Further, based on the clarification furnished by the port, the deviation proposed by the port from the normative list of equipment in respect Reach stacker is also relied upon and accepted.

- (ii) In the original proposal, the port had not proposed tractor trailers for container handling. However, in the revised proposal, the port has estimated 21 tractor trailers as against the normative requirement of 12. The port has stated that in the original proposal tractor trailers were included in the operating cost estimate rather than in the capital cost of the project. However, in the revised proposal, NMPT envisages 21 (twenty one) tractor trailers as part of capital expenditure in accordance with the DPR.

In this regard it is relevant to state that the original proposal of the port does not show separate estimate for tractor trailer cost as stated by the port. Secondly, the port has not furnished any revised DPR for the project reflecting the modified capital cost estimated in the revised proposal.

The APSEZ has also observed that in the revised proposal the port has included that additional Capex for Tractor Trailors (TTs) However, as per the market practice no container terminal owns the TTs. TTs are always taken on hire basis and it is a standard market practice followed at Mundra, Hazira, Kattupalli, JNPT and many other container terminals/ports.

In this regard, the NMPT has clarified that the Port has conducted a cost benefit analysis for hire option vis-à-vis purchase option for Tractor Trailers (TTs) Based on the outcome, the purchase of Tractor Trailers (TTs) is more feasible option than hiring. Hence Port has proposed purchase of Tractor Trailers (TTs), instead of hiring. Based on the reasoning given by the port, the no of TTs proposed by the port for container handling is relied upon and accepted.

- (iii) . As regards, Forklift trucks, the port has stated that forklifts have been considered in the proposal, since 2 (two) stack yards are proposed to be exclusively operated with reach stackers. Fork lifts shall be used in Yard area for handling light weight/empty containers and not in quay area. Based on the reasoning given by the port, the no of Fork lifts proposed by the port for container handling at the yard is relied upon and accepted.
- (iv) To summarise, the proposed numbers of RTGCs, reach stackers, Forklifts trucks and tractor trailers to complement container handling by 2 Nos. of QC proposed to be deployed by the port is accepted.

- (c) It is seen that the capital cost estimated for Quay Cranes, RTGCs, Reach Stackers and Fork lift Trucks is as per the DPR and hence is accepted. As regard Tractor Trailer, the unit rate considered by the port is closer to the indicative unit rate in the tariff Guidelines of 2008. The NMPT has confirmed that the Capital Cost estimate is inclusive of applicable Customs duty for foreign sourced equipment and Duty and taxes for indigenously sourced equipment. NMPT has not envisaged any EPCG benefit in capital cost estimate. One of the bidders M/s. Bollere Africa Logistics SAS, France in consortium with the India Ports and Logistics Pvt. Ltd. has stated that though EPCG benefits are granted by DGFT, the Department of Revenue Intelligence is not accepting the duty free imports. The total equipment cost as estimated by the NMPT at ₹195.48 is relied upon and considered in the analysis.

(d) IT System Cost and Other Cost for container:

The capital cost for IT systems and other items are estimated at 2% and 10% respectively of the sum of the civil cost and container handling equipment cost as per the norms prescribed in the guidelines.

- (e) Thus, the total capital cost estimated for handling container is considered at ₹276.96 crores as estimated by the NMPT.

(iii) Other cargo:

(a) Civil Works:

The port has not estimated any civil works for other cargo. On being pointed out, the NMPT has categorically stated that no civil work is envisaged for other cargo. The NMPT has confirmed that none of the civil works is relevant for handling Other Cargo. The clarification furnished by the NMPT is relied upon.

(b) Equipment Cost:

For multipurpose cargo, the guidelines prescribe the list of equipment for multipurpose berth which includes level luffing wharf cranes, fork lift truck, pay loaders, power & lighting & communication.

Considering the optimal capacity of Other Cargo at 0.29 MTPA which implies average monthly handling of 23,778 tonnes (0.29/12) and infrequent vessel calls (1 vessel call every 30-35 days), NMPT had considered one Harbour Mobile Crane of 100 Tonne capacity (HMC), 2 Nos. of Pay loader, 1 hopper and 6 Nos. of Dumpers.

One of the prospective bidders Adani Ports and SEZ Ltd has pointed out that dedicated HMC to handle other cargo is not required. Ship gears can be used for the estimated traffic. In this back drop, the NMPT has in the revised proposal deleted one Harbour Mobile Crane of 100 Tonne capacity (HMC) at the suggestion of prospective bidder. The port envisages ship gears shall be used to handle Other Cargo. Further, given the low volume of Other Cargo handling, dumpers, which would have been idling most of the time, have also been removed. This is done to reduce the cargo handling costs of other cargo and de-risk the operations from volatility in vessel calls and cargo realization.

The cargo handling equipment considered by the NMPT, in the revised proposal for handling other cargo thus comprises of two Pay loaders and two mobile hoppers. The capital cost for pay loaders is as per the DPR. As regards the hopper cost, the DPR estimated unit rate at ₹1 crore which is reduced to ₹0.55 crore in the revised proposal. In a recent proposal of the V.O. Chidambarnar Port Trust the capital cost of hopper was considered at 0.40 crores as estimated by the port. The upfront tariff guidelines of 2008 for

multipurpose berth require this Authority to adopt the Equipment cost as estimated by the port. That being so, and based on the reasoning given by the port and also recognising that the modification made by the port in the equipment profile for handling other cargo in the revised proposal is in view of the suggestion made by the prospective bidders, the equipment proposed for handling other cargo and the capital cost for same is considered at the level envisaged by the NMPT.

(iv) Miscellaneous Cost for other cargo:

The capital cost for other items is estimated at 5% of the sum of the civil cost and equipment cost for other cargo as per the norms prescribed in the guidelines.

(v) Thus, the total capital cost estimated for handling other cargo is ₹2.00 crores as estimated by the NMPT.

(vi) The ANMPS and the KCCI have pointed out that NMPT has allowed the prospective bidders to deploy second hand equipments for the first 5 years or till reaching the 75% of the project capacity whichever is earlier for the financial viability of the project. Thus, along with the bidders, NMPT also concedes that the Project is not financially viable and hence this deviation from the conditions set out in the RFQ. They have sought clarity as to whether this kind of concession is permissible as per the TAMP guidelines on PPP Projects at Major Port Trusts, 2008

In this context, the port has clarified that due to Container Cargo traffic estimates being on the lower side only in the initial stages, port is permitting the Concessionaire to deploy second hand equipments for 5 years or till reaching the 75% of project capacity, whichever is earlier. However, deployment of second hand equipment is permitted during the initial stage only subject to meeting the performance standards set out for new equipment and hence the productivity will not get hindered. This is as per the approval of its Board. The port has confirmed that the tariff is sought and need to be fixed for new equipment.

The tariff guidelines of 2008 prescribes norms including normative list of equipment. The port has filed the proposal following the said guidelines and explained reasons for deviation from the prescribed norms. The matter relating to allowing second hand crane for initial period of the project is the decision taken by the port on approval of its Board. The port has sought tariff and performance standards for a full fledged terminal with deployment of new equipment. For the reasons cited by the port, this Authority goes ahead with the proposal of the port.

(ix) Based on the above analysis, the aggregate capital cost for both container handling and other cargo works out to ₹278.96 crores (₹276.96 crores + ₹2 crores) as estimated by the NMPT.

(x) Return on capital employed is calculated at 16% of the estimated revised capital cost as per the norms prescribed in the guidelines.

(xi) Operating Cost:

(a) Container cargo:

(i) Power cost:

(a) Consumption of power is considered as per the norm at 8 KWH per TEU.

(b) The port has also considered Power consumption for general illumination at 2.4 lakh units/ hectare/ annum for 14.93 ha of area for container handling. The upfront tariff guidelines for the container terminal and multipurpose berth do not prescribe norms towards consumption of power for illumination. Nevertheless, illumination of the yard is essential. On this premise, this Authority had accepted the

estimation of power consumption towards general illumination adopting the norm of 2,40,000 units per hectare per annum for liquid terminal while arriving at the upfront tariff for handling bulk cargo at Berth No 12 in the Order No. TAMP/60/2016-NMPT dated 16 November 2015. On the same analogy, the power cost estimated by the port towards general illumination at 2.4 lakh units/ hectare/ annum for 14.93 ha of area at the unit rate of ₹ is accepted in the current exercise.

- (c) In the revised proposal, the unit cost of power considered by the NMPT is ₹10.98 per unit which is substantiated with copies of the electricity bills issued by the Mangalore Electricity Supply Company Limited. The point made by M/s. Bollore Africa Logistics SAS (BAL), France in consortium with India Ports and Logistics Private Limited that the while estimating the power cost the demand charge as shown in electricity bills to the tune of 6 lakhs/month is not taken into consideration by the port has been taken into consideration by the NMPT in the revised proposal. The port conceding the point made by the BAL has updated the unit rate of power at ₹10.98 in the revised proposal as against ₹8.15/ unit considered in the original proposal.
- (d) Accordingly, the power cost is considered at ₹2.95 crores for container handling and ₹3.93 crores for general illumination at the level estimated by the port for container handling.

(ii) Fuel cost:

Consumption of fuel is considered at 4 litres per TEU as per the consumption norm prescribed in the guidelines. The unit cost of fuel considered is considered at prevailing rate reported at ₹55.79 per litre which is substantiated with copy of the fuel bill for container handling facilities.

(iii) Repairs and Maintenance cost:

As per the norms prescribed in the guidelines for container cargo, the repairs and maintenance cost on civil work is considered at 1% on the civil cost and 2% on mechanical equipment. The NMPT has estimated the repairs and maintenance as per the prescribed norms and hence the same is considered.

(iv) Insurance cost:

Insurance cost is estimated at 1% of the gross fixed assets relevant for the container handling activity, which is in line with the norms prescribed in the guidelines.

(v) Depreciation:

As per the guidelines, should be calculated following the depreciation rates for Straight Line Method (SLM) prescribed in the Companies Act. The NMPT has computed depreciation on civil assets @ 3.17% per annum and on mechanical assets @ 9.5% per annum. The depreciation rate considered by the NMPT is in line with the depreciation considered in other reference tariff cases wherein the port has furnished relevant extract of the Companies Act, 2013, in support of the depreciation rate considered.

While calculation depreciation, the IT cost and other capital cost are duly taken proportionately under civil and equipment cost. This is found to be in line with the approach followed in the other upfront tariff cases and hence is accepted.

(vi) License fees:

- (a) The guidelines for upfront tariff stipulate that lease rent for port land is to be estimated based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Port Trusts.
- (b) The port has confirmed that unit rate of the license fee at ₹37.38/ sq. mtr./ month for Existing Developed Land and ₹20.80/ sq. mtr./ month

for New Land considered are as per the lease rent applicable for Panambur village prescribed in its Scale of Rates after considering the applicable annual escalation factor. The license fee for land estimated by the NMPT is considered. Apart from estimating license fee for land area, the NMPT has estimated license fee for water area also. The unit rate of license fee for water area is considered at ₹10.40/ sq.mtr./ month at 50% of the license fee for land lease rent. The estimate of license fee for water area is thus considered as estimated by the NMPT.

(vii) Other expenses:

The operating cost for other items is estimated at 10% of the gross value of fixed assets (for terminals having capacity more than 0.5 million TEUs) for container cargo as per the norms prescribed in the guidelines.

The norms prescribed for estimating other expenses is 10% of the gross value of fixed assets (for terminals having capacity less than 0.5 million TEUs) and 10% for others(i.e. terminals having capacity more than 0.5 TEUs) The port in the original proposal had estimated other expenses at 15% of the gross value of assets. APSEZ, has pointed out that the norm for other expenses at 15% is on the higher side and have suggested to consider it at 7% of gross assets value. APSEZ, has also urged this Authority to look at it not only from the point of view of realistic tariff but also to protect the interest of the user and not to unnecessary load on the tariff.

In view of the suggestion of the APSEZ, the port has reviewed this item and has felt that 15% of the Gross Fixed Asset value is a higher estimate. The Port has, based on the suggestion of the APSEZ, proposed to reduce the estimation of Other Expenses from 15% of Gross Fixed Assets to 10%, in the revised proposal adopting the norm applicable for terminal having capacity less than 0.5 mn TEUs. Since the above deviation from the norm flows from the point made by the prospective bidder, the other expenses is considered at estimated by the NMPT at 10% of the gross fixed assets value.

While calculating this item, the capital cost estimated towards other assets are duly taken proportionately under civil and equipment cost in line with the approach followed in other upfront tariff cases.

(xii) The total operating cost based on the above analysis works out to ₹77.62 crores as estimated by the NMPT for container handling.

(a) Other cargo:

(i) Power cost:

(a) The NMPT has proposed 2 Nos. of Tyre mounted Non Mechanized Mobile Hoppers with hydraulic sector gates and jacks. The port has confirmed that the hoppers are power operated. Power Consumption for Hoppers is estimated by NMPT at 374 units/ day i.e. 11 KW x 2 Nos. of Hoppers x 20 Hours x load factor (0.85) None of the users/ prospective bidders have made any adverse remarks on the power consumption considered by the NMPT. The port has estimated power consumption for hoppers at ₹0.27 crores [i.e. 187units \* 2 Nos. of Hoppers \* ₹10.98/unit \* (0.29 MTPA/7560 TPD)].

(b) Power consumption towards general illumination considered by NMPT at 2.4 lakh units/ hectare/ annum for 1.38 hectare of land to be allotted for other cargo is also considered for reasons explained in earlier paragraph. Applying the unit cost of power at ₹ 10.98, the power cost estimated by NMPT is ₹ 0.36 crores for other cargo towards general illumination.

(c) Power cost is considered at ₹0.27 crores for hoppers and ₹0.36 crores for general illumination at the level estimated by the port for handling other cargo.

## (ii) Fuel cost:

- (a) The port has estimated fuel costs for 2 Nos. of 10T Pay loaders proposed for deployment in this project and for trucks proposed to be taken on hire. The fuel consumption of 12 ltrs./ hour per 10T payload is found to be as per norms prescribed in the 2008 guidelines and hence is accepted.
- (b) For trucks on lease, the NMPT has considered fuel consumption of 10 ltrs./ hour/ truck. It is relevant to mention that no norm has been prescribed in 2008 guidelines for fuel consumption of truck. There are no norms prescribed in the guidelines for fuel consumption for trucks. Recognising that the fuel consumption considered by the NMPT for trucks in the current proposal is as per the DPR and also that it is in line with the estimates considered in the upfront tariff approved by this Authority in Order No. TAMP/60/2015-NMPT dated 16 November 2015 for handling bulk cargo based on the proposal of the port, the same is relied upon in this analysis.
- (c) The unit rate of fuel of ₹55.79 per litre is supported with copies of the recent bills and hence is relied upon.

## (iii) Lease of trucks:

For handling other cargo, the NMPT has proposed 16 numbers of trucks on lease (hire) basis. The 2008 guidelines do not mention about lease of equipment.

The 2008 guidelines prescribe normative list of equipment for capital cost to be estimated by Port Trust. Based on capital cost, operating cost, ROCE and Annual Revenue Requirement (ARR) reference tariff is computed for the optimal capacity. Since the approach adopted by the NMPT was not found to be in line with the 2008 guidelines, the NMPT was requested to justify with adequate reasons for deviation from the guidelines in this regard and also furnish the cost benefit analysis done by it for hire vis-à-vis purchase option of truck to arrive at this proposal of lease of trucks. The port has clarified that quantum of Other Cargo projections at 0.29 MTPA implies average monthly handling of 23,778 tonnes (0.29/12) and infrequent vessel calls (1 vessel call every 30-35 days) Given the small and temporary nature of cargo handling for Other Cargo, purchase of dumpers/ trucks is not called for since these will be idling most of the time. Hence hiring of trucks has been proposed by the port to optimize cargo handling costs and de-risk the operations from volatility in vessel calls and cargo realization. The port has stated that the same approach was adopted by this Authority for fixation of reference tariff for bulk terminal at Berth No 12 at NMPT.

Based on the clarification furnished by the NMPT and recognising that even the DPR has also recommended hire of trucks for this project the proposal of the port to consider hire of truck is considered in exercise of the power conferred on this Authority under clause 3.2. of the 2008 guidelines.

The port had earlier considered 16 number of trucks as per the DPR. Subsequently, in view of reduced optimal capacity of other cargo from 0.31 MTPA to 0.29 MTPA and modification in the per day handling rate, the port has arrived at revised number of trucks at 15 numbers which is brought out in the earlier paragraphs. Relying on the working furnished by the port the revised number of trucks as considered by the NMPT is taken into account.

The unit rate of hire charge of truck at ₹10,000 per truck per day has been revised and considered at ₹9,324 per truck per day in the revised proposal. This is based on the truck hire charges prescribed in the general revision of the SOR of the NMPT notified on 13.04.2016) at Clause 6.7. at ₹555/- per hour by applying for 16.8 hours.

The port has estimated the hire cost of truck at 0.57 crores. In the calculation it is seen that the port has, while estimating the hire cost of truck, linked it to

vessel call and turnaround time of vessel. For the purpose of estimating the hire cost of truck, linking to vessel turnaround time is not relevant. The estimate of hire cost of truck is therefore modified and considered at 0.54 crores i.e. ₹/ 9,324 per truck per day \*(0.29 MTPA/27,000 tonnes per vessel) \* 3.5 days \* 15 no of trucks. The above method is in line with the hire cost estimated by the port in its original proposal.

(iv) Repairs and maintenance cost:

No repairs and maintenance cost on civil work is estimated by NMPT as there is no civil work envisaged for other cargo. Repairs and maintenance cost on equipment and others is estimated @ 5% of the gross value of those assets following the norm prescribed in the 2008 guidelines.

(v) Insurance cost is estimated at 1% and other expenses are estimated at 5% of the gross fixed assets, which is in line with the norms prescribed in the guidelines.

(vi) Depreciation:

The rate of depreciation on equipment is considered by NMPT at 9.5% on equipment which is in line with Companies Act, 2013 and hence, considered in the analysis.

(vii) License fees:

(a) The port has estimated license fee for land for 1 ha of land + 15.625% of the land area of 1.4 ha + 1 ha i.e. aggregating to 1.375 ha envisaged for other cargo. The port has confirmed that unit rate of the license fee for other cargo at ₹37.38/ sq. mtr./ month for Existing Developed Land and ₹20.80/ sq. mtr./ month for New Land is at the existing lease rent as already explained earlier while analysing the operating cost for container handling.

(b) The port has estimated license fee for water front area of 12250 sq. mtrs proportionately for share of other cargo at 15.625%. The port has applied unit rate of 10.40/ sq.mtr./ month at 50% of the license fee for land lease rent as explained earlier. The license fee on land is estimated by the port for

(c) The license fee for land and water front are estimated by the NMPT is considered.

(xiii) The total operating cost based on the above analysis works out to ₹2.80crores as against ₹2.84 crores as estimated by the NMPT for other cargo.

(xiv) The statement for fixing upfront tariff submitted by the NMPT has been modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement is attached as **Annex - I**.

(a) Container:

(i) The annual revenue requirement for handling container which is the sum of the operating cost and return on capital employed is considered at ₹121.93 crores as estimated by the port.

(ii) The 2008 guidelines prescribe norm of apportionment of ARR in the ratio of 90%, 7% and 3% towards handling charge, ground rent charge and miscellaneous charge. The NMPT has also proposed to apportionment of ARR as per the prescribed norms. Accordingly, ₹109.74 crores apportioned to container handling activity and ₹8.54 crores towards ground rent and ₹3.66 crores for miscellaneous charges estimated by the NMPT is considered.

(iii) The guidelines do not prescribe any specific methodology for deriving unit rates in the Scale of Rates for different services from the revenue requirement. In the revised proposal, the port has proposed container handling charges for various services and further the rates differ based on



the type and size of containers. The Scale of Rates for upfront tariff is, therefore, to be drawn up by iteration taking the tariff structure and the pattern of various services of a similar project approved by this Authority as the base so as to achieve the normative annual revenue requirement.

The port has considered the container movement by rail at 25% and by truck at 75%. The share of foreign and coastal is considered in the ratio of 80:20 and the share of laden and empty is considered at 55:45. The port has considered 93% as normal containers, 1% as hazardous container and 6% as reefer containers. The share of different types of containers considered by the port which is as per the DPR is relied upon.

The port has furnished detailed revenue calculation at the proposed tariff so as to meet the estimated revenue requirement. For arriving at the proposed tariff the port has considered the upfront tariff approved for the main tariff items viz. ship to container yard, Container yard to Railway flat and yard to truck as approved by this Authority in the Order No. TAMP/33/2009-NMPT dated 30-12-2009 as the base and adjusted by applying the correction factor to meet the estimated revenue from container handling charge for the optimal capacity for container assessed for this project at 336302 TEUs. As far as the tariff relating to yard to railway flat, the tariff Order of December 2009 does not prescribe any tariff for this item. Since the current proposal envisages this service, the port has considered 50% of the handling rate approved for ship to yard in December 2009 Order. The port has stated that tariff percentage adopted by the port for this service for arriving at the proposed tariff is in line with the approach followed in the upfront tariff fixed at other container terminal like the JNPT and KPT.

The revenue estimated by the port at the upfront tariff approved for container handling in the December 2009 Order for NMPT taking into consideration the container mix assumed for this project for the optimal capacity of port at 336302 is ₹68.33 crores. Whereas the apportioned revenue requirement towards contained handling charges is ₹109.74 crores. In order to match the estimated revenue requirement towards contained handling charges, the port has arrived at the proposed tariff applying the corrective multiplying factor of 1.6062 (or 160.62%) on the rate approved in the December 2009 Order. This is in line with the approach adopted in the upfront tariff fixed in the other container terminals at Kandla Port Trust (KPT), V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) and Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT), which have been accepted by this Authority. Based on the approach followed by the port, the tariff for container handling is approved as proposed by the port.

Similar approach has been followed while determining the upfront tariff for container terminal at VOCPT, NMPT etc. The tariff as proposed by the NMPT is, therefore, approved.

The port has proposed a general note stating that consolidated charges prescribed in the SOR include tariff for stevedoring, use of Gantry crane, use of transfer crane, wharfage on tare weight of containers, wharfage on containerized cargo & transportation. The proposed note is slightly modified to state that it also includes all other miscellaneous services not specifically prescribed in the SOR.

- (iv) The port has proposed storage charges by applying the same multiplying factor of 1.6062 to the rates approved in the December 2009 Order. The port was requested to explain the basis for considering the percentage share of Containers attracting storage charge along with justification for arriving at the proposed storage charge. The port has, however, stated that Storage services would range from huge number of days intervals and for various types of containers i.e. ICD, CFS, Export, Import, etc. Due to non-availability of such data of volume of containers, the port has expressed its inability to furnish such detailed working for storage services. Recognising that none of the users/prospective bidders have made any adverse comments on the

same, the approach adopted by the port for arriving at the storage charges is accepted.

- (v) Miscellaneous charges are proposed to be recovered through services provided for reefer monitoring, shifting containers, additional services in the container yard for hatch cover opening and replacing, etc. The port has not furnished any working to show that the proposed rates will meet the estimated revenue requirement through levy of miscellaneous charges. The port has proposed the same multiplying factor of 1.6062 to the rate approved in the December 2009 Order to arrive at the proposed rate. The approach adopted by the port for arriving at the miscellaneous service is accepted.

(b) Other cargo:

- (i) The annual revenue requirement for handling other cargo which is the sum of the operating cost and return on capital employed is considered at ₹3.12 crores as against ₹3.16 crores as estimated by the port.
- (ii) The 2008 guidelines prescribe norm of apportionment of ARR for multipurpose berth in the ratio of 90%, 5% and 5% towards handling charge, storage charge and miscellaneous charge. As against the above norm, the NMPT has proposed to apportion 95% of the estimated revenue requirement towards handling charges and 5% from storage charges. The port has not proposed miscellaneous charges. The port has, in the note relating the handling charges for other cargo, stated that amongst other services listed therein includes sweeping of cargo on the wharf, dust suppression services and all other miscellaneous services not specifically included in SOR. Thus, tariff towards miscellaneous services is proposed to be recovered as part of handling tariff.

It is relevant to state that even for the upfront tariff fixed for bulk handling at berth No. 12, the port citing that it is difficult to list down services under miscellaneous services had not proposed miscellaneous charges and clubbed the normative share to be apportioned for miscellaneous services to the handling activity. This deviation was accepted by this Authority in the Order No. TAMP/60/2015-NMPT dated 16 November 2015. This Authority has, in few other upfront tariff cases, based on the proposal of the concerned port trust allowed such deviation in the apportionment of ARR. The apportionment of ARR by NMPT is, therefore, accepted. Accordingly, ₹2.96 crores is apportioned to handling activity and ₹0.16 crores towards storage based on modified ARR as against ₹3.00 crores and ₹0.16 crores estimated by the NMPT for the corresponding activities.

- (iii) (a) The Other Cargo to be handled at the Terminal is proposed to be entirely foreign. Hence, NMPT has not proposed any percentage share of coastal cargo for determining the rate for handling charges. Considering the revenue requirement to be realised from handling other cargo and the total capacity of other cargo, the per tonne rate for handling other cargo works out to ₹101.63 per tonne as against ₹102.89 per tonne proposed by the port. Concessional upfront rates for coastal cargo have been proposed by NMPT to comply with the Government guidelines though it does not have any impact on the revenue realization. That being so, concessional rate for coastal cargo is prescribed in line with the approach followed by the port.
- (b) The port has proposed a note stating that handling charges for Other Cargo (Limestone, Gypsum, Dolomite) prescribed is a composite charge for unloading of the cargo from the vessel and transfer of the same up to the point of storage, storage at the stackyard upto a free period of 5 days, reclaiming from stackyard and loading onto trucks, sweeping of cargo on the wharf, dust suppression services and all other miscellaneous services not specifically included in SOR.
- (c) As regards the point made by International Cargo Terminals & Infrastructure Private Limited (ICTIPL) that for fertiliser handling storage charge is not proposed and ICTIPL has sought clarification

as to how the storage charges will be levied and by whom and which shed is being referred to. In this regard, the port has clarified that Operator shall be responsible for storage of Limestone, Gypsum and Dolomite, and not for storage of Fertilizer. Fertilizer is envisaged to be stored by the Port itself in its own shed/ godowns.

Hence, the port has proposed a separate note to state that the handling charges for Fertilizer prescribed is a charge only for unloading of the cargo from the vessel and transfer of the same up to the Port storage sheds. The handling charges also cover other miscellaneous services not specifically included in SOR. Storage of Fertilizer is not envisaged in this project and handling charges shall not include the charges against storage. The proposed note is approved.

The other point made by ICTIPL is that based on the past experience fertilizer needs to be bagged and then dispatched from the Port. But, the proposal of NMPT does not envisage bagging services for fertilizer handling nor tariff for the same, is proposed. In this regard, the port has confirmed that bagging facility is not envisaged by NMPT for fertilizers.

- (iv) As regards the storage charge, of the total optimal capacity of other cargo assessed at 0.29 MTPA, the port has assumed 2,26,800 tonnes i.e. ( 0.22 MTPA) cargo capacity will avail storage facility. The port has furnished detailed computation of storage charge for cargo capacity likely to avail storage facility for each of the three slabs. The rate proposed for the first slab is 0.65/tonne/day for the first slab. The rate for the second and the third slab is proposed 1.5 times and 2 times the rate for the first slab. The total revenue from the proposed storage charge estimated by the port at the proposed rate and for the cargo likely to avail storage under each of the slab comes to the estimated revenue requirement of 0.16 crores from storage services. Relying on the detailed working given by the port, the storage charge is considered as proposed by the port.
- (xv) As per clause 2.8 of the Guidelines, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. In this context, the NMPT has proposed a general note relating to indexation factor for automatic adjustment every year giving the base WPI occurring between January 2016 and relevant year to be considered for such indexation. Since the cost estimates considered in the reference tariff calculation are based on the market rate pertaining to the year 2016, it is found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2016, as proposed by the Port. Thus, the note in this regard as proposed by the Port is incorporated in the reference tariff schedule.
- (xvi) The NMPT has incorporated the provisions approved by this Authority in common adoption Order No. TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015 regarding criteria for conversion of foreign going vessel to coastal vessel and levy of applicable charges for vessel/ cargo/ container passed by this Authority based on the recommendations of Directorate General (DG) Shipping. Subsequent to the said Order, the DG Shipping vide its letter No. SD-9 CHART(309)/2016 dated 20 May 2016 has issued further clarification. Based on the clarification issued by DG) Shipping, this Authority has passed a clarificatory Order dated 10 June 2016. The slight modifications approved in the July 2016 Order is not found to have been incorporated by the NMPT which is incorporated by us in the revised tariff Schedule.
- (xvii) Since the berth hire charges are not proposed in the reference tariff Schedule, the conditions proposed by the port that vessel related charges shall be levied on ship owners/steamer agents and relating to concessional tariff in the vessel related charges are not found relevant and hence not included.
- (xviii) In the proposed Reference Tariff schedule, the NMPT has proposed some conditionalities governing rounding off the bills, the flexibility provided to the terminal operator to levy charges

lower than ceiling rates, non-levy of charges for delay beyond a reasonable level attributable to the terminal etc., which are found to be in line with the general conditionalities prescribed in the Scale of Rates.

- (xiv) As regards the point made by the ANMPS and KCCI that tariff caps will be reviewed once in five years to adjust for any extraordinary events that could not have been foreseen by a prudent person and this aspect should be looked into, the port has rightly stated that the tariff fixed under the tariff guidelines of 2013 envisages that the Tariff shall be valid for a Concession Period of 30 years, which shall be indexed to inflation, prescribed in the Guidelines. Clause 2.7.1 of the tariff guidelines of 2008 referred by the associations stipulates review of Tariff caps once every five years for extraordinary events not have been foreseen by a prudent person. The same clause also states that these Tariff caps, as and when so reviewed and revised, will be applicable to projects that are bid out subsequently, i.e. for similar terminals at the Port.
- (xv) Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards. Though the revised guidelines of 2013 do not require this Authority to go into the Performance Standards proposed by the port it is not unreasonable to assume that the ports would propose reasonable and achievable Performance Standards. The NMPT has proposed for performance standards in terms of Gross Berth Output for container and for other cargo. For container the port has proposed performance standards in terms for Gross Berth Output at 25 moves/hour. The handling rate for container handling considered in optimal capacity calculation is 25 moves/ hour per crane. That being so, the proposed performance standards for container handling by mainline vessel is slightly modified to state that it is per hour/ crane. The port has also proposed performance standards for feeder vessel at 17 moves/ hour. This is in line with performance standards for feeder vessel approved in other container terminals like the JNPT and hence the same is approved.  
  
As regards other cargo, the port has proposed performance standards at 7560 T/ day which is approved.  
  
The port has also proposed another performance standards for containers in terms of Transit Dwell Time at 4 days for import and 5 days for export which is also approved. The port has not proposed any Performance Standards for cargo in terms of transit dwell time.
- (xvi) If there is any error apparent on the face of records considered or for any other justifiable reasons, the NMPT may approach this Authority for review of the reference tariff fixed, prior to completion of bidding process of the project giving adequate justification/ reasoning within 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India.

12.1. As specified in clauses 2.9.1. and 2.9.2. of the guidelines, before commencement of commercial operations, the private operator shall approach this Authority for notification of Scale of Rates containing the approved ceiling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.

12.2. Subject to above, the Reference Tariff Schedule along with conditionalities governing the Reference Tariff has been modified.

12.3. The modified Reference Tariff Schedule for handling container and other cargo is attached as **Annex - II** and the Performance Standards at the New Mangalore Port Trust is attached as **Annex – III**.

12.4. In the result, and for the reasons given above, the Reference Tariff Schedule and the Performance Standards for handling container and other cargo at Berth No. 8 at the NMPT which are attached as **Annex – II and Annex – III**, are approved.

12.5. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the NMPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects as agreed by the port.

13.1. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.

However, the PPP operator would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

13.2. The proposal shall be submitted to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.

13.3. On receipt of the proposal, this Authority will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

13.4. In the event of Operator not achieving the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Operator shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

13.5. After considering the views of the Major Port Trust, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

13.6. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Operator. This Authority will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the operator. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

13.7. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the PPP operator shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The PPP operator, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and this Authority shall notify by 20<sup>th</sup> March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

13.8. In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the PPP operator of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to TAMP which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the concerned Major Port Trust. The Major Port Trust will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Concession Agreement.

13.9. Within 15 (fifteen) days of the signing of the Concession Agreement, the concerned operator will forward the Concession Agreement to this Authority which will host it on its website.

13.10. The PPP operator shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

13.11. This Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from any PPP operator about not publishing certain data/ information furnished which is commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. Authority's decision in this regard would be final.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./453/16]

**Annex-I****COST STATEMENT FOR FIXATION OF REFERENCE TARIFF FOR DEVELOPMENT OF CONTAINER TERMINAL AT BERTH No. 8  
ON PPP MODE AT NEW MANGLORE PORT TRUST****(₹ In Crores)**

Sr. No.	Particulars	Estimates by NMPT in its original proposal dated 16.09.2016	Estimates by NMPT in its final revised proposal dated 07.11.2016	As considered by TAMP
<b>I</b>	<b><u>Optimal capacity</u></b>			
<b>(i)</b>	<b><u>Container Cargo:</u></b>			
<b>(a)</b>	Optimal Quay Capacity			
<b>(b)</b>	Berth Length	350.00	350.00	350.00
<b>(c)</b>	A = Number of gantry cranes deployed for work in an year	2.00	2.00	2.00
	B = Number of working hours of gantry cranes in an year	8760.00	8760.00	8760.00
<b>(d)</b>	C = Average number of moves per gantry crane	25.00	25.00	25.00
	D = TEU ratio	1.30	1.30	1.30
<b>(e)</b>	E = 70%	0.70	0.70	0.70
<b>(f)</b>	share of container cargo	84.375%	84.375%	84.375%
<b>(ii)</b>	<b>Thus, Optimal Quay Capacity of Container (in TEUs) = A * B * C * D * E * Share of Container Cargo</b>	<b>336302</b>	<b>336302</b>	<b>336302</b>
<b>(a)</b>	<b>Optimal Quay Capacity of Container (in Million tonnes)</b>	<b>5.04</b>	<b>5.04</b>	<b>5.04</b>
<b>(b)</b>	Optimal Yard capacity			
	<i>New Yard Zone 1</i>			
	Total Area	4.80	4.80	4.80
	G = Total ground slot in TEUs	309.17	309.17	309.17
	H = Average Stack height	2.50	2.50	2.50
	P = Period in No. of days	365.00	365.00	365.00
	S = Surge factor	1.30	1.30	1.30
	D = Average Dwell Time	3.00	4.50	4.50
	Thus, Optimal Yard Capacity = $0.7 * (G * H * P) / (S * D)$	<b>243055.18</b>	<b>162036.79</b>	<b>162036.79</b>
	<i>New Yard Zone 2</i>			
	Total Area	0.90	0.90	0.90
	G = Total ground slot in TEUs	260.00	260.00	260.00
	H = Average Stack height	2.50	2.50	2.50
	P = Period in No. of days	365.00	365.00	365.00
	S = Surge factor	1.30	1.30	1.30
	D = Average Dwell Time	3.00	4.50	4.50

	Thus, Optimal Yard Capacity = $0.7 * (G * H * P) / (S * D)$	38325.00	25550.00	25550.00
	<i>Existing Developed Yard</i>			
	Total Area	2.78	5.40	5.40
	G = Total ground slot in TEUs	260.00	260.00	260.00
	H = Average Stack height	2.50	2.50	2.50
	P = Period in No. of days	365.00	365.00	365.00
	S = Surge factor	1.30	1.30	1.30
	D = Average Dwell Time	3.00	4.50	4.50
	Thus, Optimal Yard Capacity = $0.7 * (G * H * P) / (S * D)$	118381.67	153300.00	153300.00
	Thus, Total Optimal Yard Capacity for Container Cargo	399761.85	340886.79	340886.79
	Optimal Yard Capacity of Container (in TEUs)	6.00	5.11	5.11
	<b>Optimal Capacity for Container Cargo (in TEUs)</b>	<b>336302</b>	<b>336302</b>	<b>336302</b>
	<b>Other Cargo:</b>			
	Parcel size per Vessel (in tonnes) (S1)	27000.00	27000.00	27000.00
	Unloading rate (Tonnes/day)	8000.00	7560.00	7560.00
	Average loading/ unloading time for a vessel (No. of days) ((i)/(ii))	3.375	3.571	3.571
	Berthing/ De-berthing time (No. of days)	0.125	0.125	0.125
	Turnaround time (No. of days)	3.500	3.696	3.696
	Unloading rate considered in the optimal quay capacity calculation (Tonnes/day) ((i)/(v))	7714.29	7304.35	7304.35
		15.625%	15.625%	15.625%
	<b>Optimal Quay Capacity of Other Cargo (Unloading rate per day * 365 days * 70% * 15.63% share of Other Cargo) (B)</b>	<b>307968.75</b>	<b>291603.26</b>	<b>291603.26</b>
		(7,714/day * 365days * 70% * 15.625%)	(7,304/day * 365days * 70% * 15.625%)	(7,304/day * 365days * 70% * 15.625%)
	Optimal Quay Capacity of Other Cargo (in MTPA)	0.31	0.29	0.29
	<b>Total Optimal capacity of the facility (in MTPA) (lower of optimal quay capacity and optimal yard capacity)</b>			
	For Container Cargo	5.04	5.04	5.04
	For other cargo	0.31	0.29	0.29
	<b>Optimal capacity of the facility (in MTPA)</b>	<b>5.35</b>	<b>5.34</b>	<b>5.34</b>
<b>II</b>	<b>Capital Cost</b>			
	<b>Container Cargo</b>			
<b>A.</b>	<b>Civil Construction cost</b>			
(i)	Civil Cost	51.81	51.81	51.81
(a).	<b>Subtotal</b>	<b>51.81</b>	<b>51.81</b>	<b>51.81</b>
	<b>Equipment Cost</b>			
(i)	RMQC - 2 Nos.	103.44	103.44	103.44
(ii)	RTG - 6 Nos.	66.14	66.14	66.14
(iii)	Reach Stacker - 7 Nos.	15.56	15.56	15.56
(iv)	Tractor Trailers - 21 Nos.	--	7.77	7.77
(v)	Fork Lift - 4 Nos.	2.57	2.57	2.57
(vi)	<b>Subtotal</b>	<b>187.71</b>	<b>195.48</b>	<b>195.48</b>
	IT System/ Instrumentation Cost	4.79	4.95	4.95
		(2% * 51.81crores + 187.71 crores)	(2% * 51.81crores + 187.71 crores)	(2% * 51.81crores + 187.71 crores)

	Other Cost including Financing cost and Interest during construction	23.95 (10% * 51.81crores + 187.71 crores)	24.73 (10% * 51.81crores + 187.71 crores)	24.73 (10% * 51.81crores + 187.71 crores)
	<b>Total Capital Cost for Container Cargo</b>	<b>268.26</b>	<b>276.96</b>	<b>276.96</b>
(b)	<b>Other Cargo:</b>			
(c)	<b>Civil Construction Cost</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
(ii)	<b>Equipment Cost</b>			
(a)				
(i)	Harbour Mobile Crane (HMC) 100 ton - 1 No.	30.00	--	--
(ii)	Pay Loaders (10 ton) - 2 Nos.	0.80	0.80	0.80
(iii)	Mobile hoppers	1.00	1.10	1.10
		(1 No. * Rs. 1 crore)	(2 Nos. * Rs.0.55 crore)	(2 Nos. * Rs.0.55 crore)
(iv)	Dumpers - 6 Nos.	1.80	--	--
(v)	<b>Subtotal</b>	<b>33.60</b>	<b>1.90</b>	<b>1.90</b>
(vi)	Miscellaneous Cost	1.68	0.10	0.10
		[5% * (0.00 crores + `33.60 crores)]	[5% * (0.00 crores + `33.60 crores)]	[5% * (0.00 crores + `33.60 crores)]
	<b>Total Capital Cost for Other Cargo</b>	<b>35.28</b>	<b>2.00</b>	<b>2.00</b>
(iv)	<b>Total Capital Cost ( i + ii + iii )</b>	<b>303.54</b>	<b>278.96</b>	<b>278.96</b>
III	<b><u>Operating Cost</u></b>			
(i)	<b><u>Container Cargo</u></b>			
	(a) Power cost	2.19 (8KWh/TEU * Rs.8.15/KWh * 336302 TEUs)	2.95 (8KWh/TEU * Rs.10.98/KWh * 336302 TEUs)	2.95 (8KWh/TEU * Rs.10.98/KWh * 336302 TEUs)
	(a) Power illumination cost	--	3.93 (240000 KWh/annum * Rs.10.98/KWh * 14.93Ha)	3.93 (240000 KWh/annum * Rs.10.98/KWh * 14.93Ha)
	(b) Fuel cost	7.26 (4 ltrs./TEU * Rs.54/ltr. * 336302 TEUs)	7.51 (4 ltrs./TEU * Rs.55.79/ltr. * 336302 TEUs)	7.51 (4 ltrs./TEU * Rs.55.79/ltr. * 336302 TEUs)
	(b) Repair & Maintenance			
	- Civil Assets	0.52 (1% * Rs.51.58crores)	0.58 [1% * (Rs.51.58 crores + 2%*Rs.51.58 crores + 10%*Rs.51.58 crores)]	0.58 [1% * (Rs.51.58 crores + 2%*Rs.51.58 crores + 10%*Rs.51.58 crores)]
	- Mechanical & Electrical Equipment	3.85 [2% * (Rs.187.71 crores + 2%*Rs.187.71 crores)]	4.38 [2% * (Rs.187.71 crores + 2%*Rs.187.71 crores + 10%*Rs.187.71 crores)]	4.38 [2% * (Rs.187.71 crores + 2%*Rs.187.71 crores + 10%*Rs.187.71 crores)]



	(c) Insurance	2.68	2.77	2.77
		(1% * Rs.268.26 Crores)	(1% * Rs.276.96 Crores)	(1% * Rs.276.96 Crores)
	(d) Depreciation			
	- Civil Work	1.90	1.84	1.84
		[3.34% * (Rs.51.58crores + 10% * Rs.51.58crores)]	[3.17% * (Rs.51.58 crores + 2%*Rs.51.58 crores + 10%*Rs.51.58 crores)]	[3.17% * (Rs.51.58 crores + 2%*Rs.51.58 crores + 10%*Rs.51.58 crores)]
	- Mechanical Work	21.13	20.80	20.80
		[10% * {(187.71 crores + 10% * 187.71 crores)+4.79 crores}]	[9.5% * (Rs.187.71 crores + 2%*Rs.187.71 crores + 10%*Rs.187.71 crores)]	[9.5% * (Rs.187.71 crores + 2%*Rs.187.71 crores + 10%*Rs.187.71 crores)]
	(e) License Fee			
	Land Area	4.83	5.03	5.03
		[(6.60Ha * 37.38/sq. mtr./month *12 months) + (7.50Ha * 20.79/sq. mtr./month *12 months)]/1000	[(5.4Ha * Rs.37.38/ sq.mtr./month) + (7.5Ha * Rs.20.80/ sq.mtr./month)] + {84.375% * ((1.4Ha * Rs.37.38/ sq.mtr./month) + (1Ha * Rs.20.80/ sq.mtr./month)) * 12M * 10000 sq. mtr. Per Ha]	[(5.4Ha * Rs.37.38/ sq.mtr./month) + (7.5Ha * Rs.20.80/ sq.mtr./month)] + {84.375% * ((1.4Ha * Rs.37.38/ sq.mtr./month) + (1Ha * Rs.20.80/ sq.mtr./month)) * 12M * 10000 sq. mtr. Per Ha]
	Water Front	0.13	0.13	0.13
		[12250sqm. * 10.40/sqm/month * 84.38% * 12 months]	[12250sqm. * 10.40/sqm/month * 84.38% * 12 months]	[12250sqm. * 10.40/sqm/month * 84.38% * 12 months]
	(f) Other Expenses towards salaries and overheads	40.24	27.70	27.70
		[15% * 268.26 crores]	[10% * Rs.276.96 Crores)	[10% * Rs.276.96 Crores)
	<b>Total Operating cost for Container Cargo</b>	<b>84.74</b>	<b>77.62</b>	<b>77.62</b>
(ii)	<b>Other Cargo:</b>			
	(a) Power cost	0.26	0.27	0.27
		[500KWh * 16.8 hrs./KWh * 8.15/KWh * (031 MTPA/8000 TPD)]	[187KWh * 2 Nos. of Hoppers * 16.8 hrs./KWh * 10.98/KWh * (0.29 MTPA/7560 TPD)]	[187KWh * 2 Nos. of Hoppers * 16.8 hrs./KWh * 10.98/KWh * (0.29 MTPA/7560 TPD)]
	(b) Power General illumination cost	0.20	0.36	0.36
		[1Ha * 2,40,000KWh p.a. * 8.15/KWh]	[1.38Ha * 2,40,000KWh p.a. * 10.98/KWh]	[1.38Ha * 2,40,000KWh p.a. * 10.98/KWh]
	( b) Fuel Cost			
	- Trucks	0.56	0.54	0.54

		[16.8 hrs. * `54 per ltr. * 10 ltrs. per hr. * (0.31 MTPA/8000 TPD) * (533 trips per day/33.6 Nos. of trips)]	[16.8 hrs. * `55.79 per ltr. * 10 ltrs. per hr. * (0.29 MTPA/7560 TPD) * (504 trips per day/33.6 Nos. of trips)]	[16.8 hrs. * `55.79 per ltr. * 10 ltrs. per hr. * (0.29 MTPA/7560 TPD) * (504 trips per day/33.6 Nos. of trips)]
	- Pay loader	0.04	0.09	0.09
		[`54 per ltr. * 12 ltrs. per hr * 16.8 hrs. per day * (0.31 MTPA/8000 TPD)]	[2 Nos. of payloaders * `55.79 per ltr. * 12 ltrs. per hr * 16.8 hrs. per day * (0.29 MTPA/7560 TPD)]	[2 Nos. of payloaders * `55.79 per ltr. * 12 ltrs. per hr * 16.8 hrs. per day * (0.29 MTPA/7560 TPD)]
	(c) Lease Cost for trucks	0.64	0.57	0.53
		(`10,000 per truck per day * (0.31 MTPA/27,000 tonnes per vessel) * 3.5 days * 16 Nos.)	(`9,324 per truck per day * 11 vessel call * turnaround time 3.696 days * 15 Nos.)	(`9,324 per truck per day * (0.29 MTPA/27,000 tonnes per vessel) * 3.5 days * 15 Nos.)
	( d) Repair & Maintenance			
	- Civil Assets	0.00	0.00	0.00
		(1% * 0.00 crores)	(1% * 0.00 crores)	(1% * 0.00 crores)
	- Mechanical & Electrical Equipment	1.76	0.10	0.10
		[5% * (`33.60 crores + 5% `33.60 crores)]	[5% * (`1.90 crores + 5% `1.90 crores)]	[5% * (`1.90 crores + 5% `1.90 crores)]
	(d) Insurance	0.34	0.02	0.02
		[1% * (0.00 crores + `33.60 crores)]	[1% * (0.00 crores + `1.90 crores)]	[1% * (0.00 crores + `1.90 crores)]
	(e) Depreciation			
	- Civil Work	0.00	0.00	0.00
		(3.34% * 0.00)	(3.17% * 0.00)	(3.17% * 0.00)
	- Mechanical equipment	3.53	0.19	0.19
		[10% * (`33.60 crores * 5% * `33.60 crores)]	[9.5% * (`1.90 crores + 5% `1.90 crores)]	[9.5% * (`1.90 crores + 5% `1.90 crores)]
	(f) License Fee			
	Land Area	0.25	0.59	0.59
		(1 Ha. * `20.79 per sqm. Per month * 12 months)	[[{(1Ha * Rs.37.38/ sq.mtr./month) + {15.625% * ((1.4Ha * Rs.37.38/ sq.mtr./month) + (1Ha * Rs.20.80/ sq.mtr./month))} * 12M * 10000 sq. mtr. Per Ha]	[[{(1Ha * Rs.37.38/ sq.mtr./month) + {15.625% * ((1.4Ha * Rs.37.38/ sq.mtr./month) + (1Ha * Rs.20.80/ sq.mtr./month))} * 12M * 10000 sq. mtr. Per Ha]
	Water Front	0.02	0.02	0.02
		[12250sqm. * `10.40/sqm./month * 15.63% * 12 months]	[12250sqm. * `10.40/sqm./month * 15.625% * 12 months]	[12250sqm. * `10.40/sqm./month * 15.625% * 12 months]
	(g). Other Expenses	1.68	0.10	0.10
		[5% * (0.00 + `33.60crores)]	[5% * (0.00 + `33.60crores)]	[5% * (0.00 + `33.60crores)]
	<b>Total Operating Cost for Other Cargo</b>	<b>9.28</b>	<b>2.84</b>	<b>2.80</b>
(iii)	<b><u>Total Operating cost</u></b>	<b>94.02</b>	<b>80.46</b>	<b>80.42</b>

IV	<b><u>Estimated Revenue Requirement &amp; upfront tariff for Cargo Handling Activity</u></b>			
A.	<b><u>Container Cargo</u></b>			
(i)	<b><u>Estimated Revenue Requirement</u></b>			
	(a). Total Operating Cost	84.74	77.62	77.62
	(b). Return on capital Employed @ 16%	42.92	44.31	44.31
	<b>(c). Total Revenue requirement from Container Cargo handling activity</b>	<b>127.66</b>	<b>121.93</b>	<b>121.93</b>
B.	<b><u>Other Cargo</u></b>			
(i)	<b><u>Estimated Revenue Requirement</u></b>			
	(a). Total Operating Cost	9.28	2.84	2.80
	(b). Return on capital Employed @ 16%	5.64	0.32	0.32
	<b>(c). Total Revenue requirement from cargo handling activity</b>	<b>14.93</b>	<b>3.16</b>	<b>3.12</b>
A.	<b><u>Container Cargo</u></b>			
(i)	<b><u>Apportionment of Revenue Requirement</u></b>			
	(a). Container Handling Charges (90% of ARR)	114.89	109.74	109.74
	(b). Ground Rent Charges (7% of ARR)	8.94	8.54	8.54
	(c). Miscellaneous Charge (3% of ARR)	3.83	3.66	3.66
	<b>(d).Total Revenue requirement from cargo handling activity</b>	<b>127.66</b>	<b>121.93</b>	<b>121.93</b>
B.	<b><u>Other Cargo</u></b>			
(i)	<b><u>Apportionment of Revenue Requirement</u></b>			
	(a). Cargo Handling Charges (95% of ARR)	14.18	3.00	2.96
	(b). Storage Charges (5% of ARR)	0.75	0.16	0.16
	(c). Miscellaneous Charge (0% of ARR)	0.00	0.00	0.00
	<b>(d).Total Revenue requirement from cargo handling activity</b>	<b>14.93</b>	<b>3.16</b>	<b>3.12</b>
B.	<b><u>Other Cargo</u></b>			
(i)	<b><u>Cargo Handling charge</u></b>			
	<b>(a). Cargo Handling Charge</b>			
	- Revenue Requirement ( ` in crores)	<b>14.18</b>	<b>3.00</b>	<b>2.96</b>
	- Capacity (Million Metric Tonnes per annum)	<b>0.31</b>	<b>0.29</b>	<b>0.29</b>
	- Per Tonne rate for handling of cargo	<b>460.39</b>	<b>102.89</b>	<b>101.63</b>
	<b>( b ). Storage Charge (other that fertilizer cargo)</b>			
	- Revenue Requirement ( ` in crores)	<b>0.75</b>	<b>0.16</b>	<b>0.16</b>
	- % of Cargo to attract storage charge	<b>100.00%</b>	<b>100.00%</b>	<b>100.00%</b>

	- Capacity of cargo to attract storage charge (considered by NMPT in storage calculation) (in tonnes)	226800.00	226800.00	226800.00
	(i) Storage Charge (beyond the free period) ( /tonne/day)			
	-Free period	5 days	5 days	5 days
	-First 5 days	3.08	0.65	0.65
	-6th day to 10th day	4.61	0.98	0.98
	-11th day onwards	6.15	1.30	1.30
<b>A. Workings to arrive at the per tonne per day storage charge for Other Cargo:</b>				
	<b>Other Cargo</b>			
	Total optimal capacity of Other Cargo (in tonnes) estimated to avail storage facility beyond the free period of 5 days	2,26,800.00		
		<b>1st slab</b>	<b>2nd slab</b>	<b>3rd slab</b>
		<b>First 5 days</b>	<b>6th to 10th Day</b>	<b>11th day onwards</b>
	No. of days under each slab	5	5	3
	Cargo availing storage facility under each slab	2,26,800	1,36,080	45,360
	Storage Rate per tonne per day	0.65	0.98	1.30
<b>B. Revenue Estimates from storage charge at the tariff proposed by NMPT and considered by TAMP</b>				
	<b>Particulars</b>	<b>First 5 days</b>	<b>6th to 10th Day</b>	<b>11th day onwards</b>
(a)	Number of days availing storage under each slab	5	5	3
(b)	Cargo availing storage facility under each slab in tonnes	2,26,800	1,36,080	45,360
(c)	Proposed Tariff Rs. per tonne/day	0.65	0.98	1.30
(d)	Estimated Revenue at proposed storage charge (Rs. in crores) [(a*b*c)/10000000]	0.07	0.07	0.02
(e)	<b>Total revenue estimated from storage charge to meet the estimate ARR from this service (Rs. in crores)</b>			0.16

**ANNEX – II**

**REFERENCE TARIFF SCHEDULE FOR OPERATION AND MAINTENANCE OF CONTAINER TERMINAL  
AT BERTH No. 8 ON BOT BASIS AT NEW MANGALORE PORT TRUST**

**1. DEFINITIONS**

- (i) **“Back To Town Container”** shall mean a container entering the port for export but unable to be exported for whatever reason and taken back to town.
- (ii) **“Coastal vessel”** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other Port or place in India having a valid coastal license issued by the Competent Authority/Directorate General of Shipping.
- (iii) **“Container”** shall mean the standard ISO container, suitable for the transport and stacking of cargo and must be capable of being handled as a unit and lifted by a crane with a container spreader.
- (iv) **“Day”** shall mean the period starting from 6.00 am of a day and ending at 6.00 am on the next day.
- (v) **“Demurrage”** shall mean charges payable for storage of cargo in transit area within the Terminal premises beyond free period, as specified in the Scale of Rates.

- (vi) **“Export container”** means a container arrived by road or Train, stored in container yard and loaded on the assigned vessel.
- (vii) **“Foreign-going vessel”** shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (viii) **“Free period”** shall mean the period during which cargo/container is allowed storage free of demurrage charges/ground rent and this period shall exclude Customs notified holidays and Terminal’s non-operating days.
- (ix) **“Full Container Load”** (FCL) shall mean a container containing cargo belonging to one consignee in the vessel’s manifest.
- (x) **“Hazardous container”** means a Container containing hazardous goods as classified under IMO (International Maritime Organisation).
- (xi) **“ICD”** shall mean Inland Container Depot.
- (xii) **“Import container”** means a container discharged from one vessel, stored in container yard and transported out through Road or Train.
- (xiii) **“Less than a Container Load”** (LCL) shall mean a container containing cargo belonging to more than one consignee in the vessel’s manifest.
- (xiv) **“Normal Container”** shall mean general type containers, not falling under special categories mentioned subsequently.
- (xv) **“Other Cargo”** shall mean Fertilizer, Limestone, Gypsum and Dolomite.
- (xvi) **“Over dimensional Container”** shall mean a container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam etc. Damaged Containers (including boxes having corner casting problem) and Container requiring special devices for lifting is also classified as Over Dimensional Container.
- (xvii) **“Per day”** shall mean a calendar day or part thereof unless otherwise stated.
- (xviii) **“Port”** shall mean New Mangalore Port Trust.
- (xix) **“Port area”** means the custom bound area /Port operational Area of the Port.
- (xx) **“Reefer Container”** shall mean a refrigerated container used for carriage of perishable goods with provision for electrical supply to maintain the desired temperature.
- (xxi) **“Shut out Container”** shall mean a container, which enters into the Terminal as an export intake for a particular vessel as indicated by the Vessel Identification Advice No. (VIAN) Container Advance Information List (COPRAR) and is not shipped into the particular vessel for reasons whatsoever.
- (xxii) **“Transshipment Container”** shall mean a container, which is discharged from one vessel, stored in the yard and transported through other vessel.
- (xxiii) **“VIAN”** shall mean Vessel Identification Advice Number.
- (xxiv) **“Week”** shall mean a period of 7 days.

## 2. GENERAL TERMS & CONDITIONS

- (i) The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as ‘coastal’ or ‘foreign-going’ for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii) System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)
  - (a) A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
  - (b) A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or Voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.
- (iii) Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate
  - (a) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.

- (b) In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (c) For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.
- (iv) Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate
  - (a) Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage in the following scenario:
    - (i) Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
    - (ii) Not converted\* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
  - \* The Central Board of Excise and Customs Circular No. 15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.
  - (b) In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or Voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/container.
- (v) Container related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian Rupees. For this purpose, the Reference Rate as notified by the Reserve Bank of India or Market Buying Rate of State Bank of India prevalent on the date of entry of the vessel in case of import containers and on the date of arrival of containers in the Port premises in the case of export containers shall be reckoned as the day for such conversion of dollar denominated charges.
- (vi) A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from the date of arrival of the vessel in cases of vessels staying in the Port for more than thirty days. In such cases, the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of the review.
  - (vii) (a) The container related charges for all Coastal containers should not exceed 60% of the normal container related charges.
  - (b) The cargo /container related charges for all coastal cargo/containers, other than thermal coal, POL including Crude Oil, iron ore and iron pallets, should not exceed 60% of the normal cargo/container related charges.
  - (c) In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemized charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship-shore transfer, and transfer from /to quay, to /from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
  - (d) Container /cargo from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo/containers from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
  - (e) The charges for coastal containers /cargo shall be denominated and collected in Indian Rupee.
- (viii) Interest on delayed payments /refunds:
  - (a) The user shall pay interest at the rate of 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India (SBI), on the delayed payments of any charge under the Scale of Rates.
  - (b) Likewise, the Port Trust shall pay penal interest at the rate of 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India (SBI), on delayed refunds.
  - (c) The delay in refunds by the operator will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of the documents required from the users, whichever is later.
  - (d) The delay in payments by the users will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills by the operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act, 1963 and /or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.

- (ix) Containers less than and up to 20' in length will be reckoned as one TEU for the purpose of tariff.
- (x) No claims for refund shall be entertained unless the amount refundable is Rs.100/- or more. Likewise, operator shall not raise any supplementary or under charge bills, if the amount due to Terminal is Rs.100/- or less.
- (xi) All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (xii) (a) The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The operator may, if he so desires, charge lower rates and /or allow higher rebates and discounts.
- (b) The operator may also, if it so desires, rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the users in the rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates does not exceed the ceiling level.
- (c) The operator should notify the public such lower rates and/or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further charges in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rate notified by the Authority.
- (xiii) Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the operator.
- (xiv) In case a vessel idles due to breakdown or non-availability of the shore based facilities of the operator or any other reasons attributable to operator, rebate equivalent to berth hire charges payable to the New Mangalore Port Trust accrued during the period of idling of vessel shall be allowed by the operator.

### 3. CONTAINER RELATED CHARGES

#### 3.1 GENERAL TERMS AND CONDITIONS

- (i) Containers less than and up to 20' will be reckoned as one TEU (Twenty-feet Equivalent Unit) and more than 20' and up to 40' will be reckoned as one FEU (Forty-feet Equivalent Unit) for the purpose of tariff.
- (ii) All charges for containers more than 20' in length and upto 40' in length will be 150 percent of the applicable charges prescribed and for containers above 40' in length it will be 200 percent of the applicable charges prescribed on per TEU basis in the Scale of Rates.
- (iii) Containers other than that of standard size requiring special devices/slugs/handling will be charged twice the applicable rates. Such containers will also include damage containers and any other type requiring special devices.

#### 3.2 Charges for Handling and Movement of Containers

The following consolidated charges for handling and movement of container shall be payable by the Shipping Lines or Agents of vessels or cargo agents for services rendered in respect of containers and containerised cargo passing through the port.

##### A. Normal Containers

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	From Ship to container yard or vice versa	3,025.81	2,420.66	1,815.49	1,452.39
2.	From Container yard to Railway flat or vice versa	1,512.90	1,512.90	1,512.90	1,512.90
3.	From Container yard to Truck or vice versa	453.87	453.87	453.87	453.87

##### B. Reefer Containers

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	From Ship to container yard or vice versa	3,025.81	2,420.66	1,815.49	1,452.39
2.	From Container yard to Railway flat or vice versa	1,512.90	1,512.90	1,512.90	1,512.90

3.	From Container yard to Truck or vice versa	453.87	453.87	453.87	453.87
----	--	--------	--------	--------	--------

**C. Hazardous Containers**

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded		Loaded	
1.	From Ship to container yard or vice versa	3,782.27		2,269.36	
2.	From Container yard to Railway flat or vice versa	1,891.13		1,891.13	
3.	From Container yard to Truck or vice versa	567.34		567.34	

**D. Transhipment Container**

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	Transhipment container	3,782.27	3,025.81	2,269.36	1,815.49

**Notes:**

- (i) A container originally declared as transhipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as a transhipment container and shall be treated as a normal import container and prescribed charges as applicable shall be payable.
- (ii) A container from foreign port landing at the container terminal for subsequent transhipment to an Indian Port on a coastal voyage or vice versa would be charged at 50% of the transhipment charges prescribed for foreign going vessels and 50% of that prescribed for coastal category.

**E. Over Dimensional Cargo Containers**

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	From Ship to container yard or vice versa	6,051.64	4,841.30	3,630.98	2,904.79
2.	From Container yard to Railway flat or vice versa	3,025.81	3,025.81	3,025.81	3,025.81
3.	From Container yard to Truck or vice versa	907.74	907.74	907.74	907.74

**General Note:** The consolidated charges as above include the following elements viz., stevedoring, use of Gantry crane, use of transfer crane, wharfage on tareweight of containers, wharfage on containerized cargo & transportation and all other miscellaneous services not specifically prescribed in the SOR.

**3.3 Dwell Time Charges for Container, stored in the Port Premises**

S. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (in ₹)					
		Foreign			Coastal		
		Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length	Above 40' in length	Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length	Above 40' in length
6.	Import-loaded						
	First 4 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	5-8 days	186.87	373.74	560.61	186.87	373.74	560.61
	9-15 days	373.74	747.49	1,121.23	373.74	747.49	1,121.23



	Thereafter	747.49	1,494.97	2,242.46	747.49	1,494.97	2,242.46
7.	Export-Loaded						
	First 5 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	6-8 days	186.87	373.74	560.61	186.87	373.74	560.61
	9-15 days	373.74	747.49	1,121.23	373.74	747.49	1,121.23
	Thereafter	747.49	1,494.97	2,242.46	747.49	1,494.97	2,242.46
8.	Import/Export-Empty						
	First 4 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	5-8 days	186.87	373.74	560.61	186.87	373.74	560.61
	9-15 days	373.74	747.49	1,121.23	373.74	747.49	1,121.23
	Thereafter	747.49	1,494.97	2,242.46	747.49	1,494.97	2,242.46
9.	Transshipment-Loaded						
	First 15 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	16-30 days	186.87	373.74	560.61	186.87	373.74	560.61
	Thereafter	373.74	747.49	1,121.23	373.74	747.49	1,121.23
10.	Transshipment-Empty						
	First 7 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	8-15 days	186.87	373.74	560.61	186.87	373.74	560.61
	Thereafter	373.74	747.49	1,121.23	373.74	747.49	1,121.23

**Notes:**

- (1) (a) Free dwell-time (storage) period for import containers shall commence from the day after the day of landing of the container and for export containers the free period shall commence from the time container enters the terminal.
- (b) For the purpose of calculation of free time, Custom notified holidays and Terminal's non-operating days shall be excluded.
- (2) Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch locally or to the container freight station for destuffing/stuffing shall lose the concessional dwell time as prescribed in Item (4) above. Dwell time charges for such containers shall be recovered at par with import containers as prescribed in item No. 1 or 2 as applicable.
- (3) The total storage period for a shutout container shall be calculated from the day following the day when the container has become shutout till the day of Shipment/delivery.
- (4) Over high and over dimensional containers shall attract thrice the normal applicable charges.
- (5) Hazardous containers shall attract 1.25 times the normal applicable charges.
- (6) In the case of auction containers, after the auction is over, the empty containers will attract the dwell time charges as empty containers from the following day the destuffing is completed.
- (7) Free storage period for export loaded and empty containers shall commence from the time the container enters the terminal.
- (8) The storage charges shall not accrue for the period during which the operator is not in a position to deliver containers for reasons attributable to it when requested by the user.
- (9) The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following:
  - (i) The consignee can issue a letter of abandonment at any time.

- (ii) If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
- the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
  - the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
- (iii) The container Agent /MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all the necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing of cargo.
- (iv) Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

### 3.4 Charges for Miscellaneous Services rendered to the Container Vessels

#### A. Reefer Monitoring and Connection

S. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Going Vessel		Coastal Vessel	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	Additional charges per 4 hours or part thereof for electricity consumption and monitoring of reefer containers	310.88	310.88	310.88	310.88

**Note:** Additional electricity charge at the prescribed rates will be applicable in case of Reefer Containers also.

#### B. Other Services Rendered

S. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Going Vessel		Coastal Vessel	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	Shifting of containers from one yard to another yard within the terminal for customs inspection or any other purpose and subsequent loading of containers for delivery.	1507.77	1507.77	1507.77	1507.77
2	Additional service charges for stacking containers in designated yard for custom examination or for any other purpose by prior arrangement.	452.33	452.33	452.33	452.33

#### C. Opening of Hatch Cover and Replacing it

S. No.	Description	Rate per Hatch Cover (in ₹)	
		Foreign Going Vessel	Coastal Vessel
		Loaded	Loaded
1	When placing it on the Quay	6031.06	3618.64
2	Without placing it on the Quay	2922.26	1753.36

**Note:** If only one operation is carried out, half of the hatch cover handling charges as above shall be levied.

**D. One Hatch to Another Hatch or within the Same Hatch**

S. No.	Description	Rate per Hatch Cover (in Rs.)			
		Foreign Going Vessel		Coastal Vessel	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	Hatch to hatch shifting (involving 1 move only)	1507.77	1507.77	904.66	904.66
2	Other than (a) mentioned above	6031.06	6031.06	3618.64	3618.64

**4. OTHER CARGO RELATED CHARGES****A. Cargo Handling Charges**

S. No.	Particulars	Rate in ₹ per metric tonne (Import)	
1.	Handling Charges for	Foreign	Coastal
(i)	Fertilizer, Limestone, Gypsum, Dolomite	101.63	60.98

**Note:**

- (i) The handling charges for Other Cargo (Limestone, Gypsum, Dolomite) prescribed above is a composite charge for unloading of the cargo from the vessel and transfer of the same up to the point of storage, storage at the stackyard upto a free period of 5 days, reclaiming from stackyard and loading onto trucks, sweeping of cargo on the wharf, dust suppression services and all other miscellaneous services not specifically included in SOR.
- (ii) The handling charges for Other Cargo (Fertilizer) prescribed above is a charge only for unloading of the cargo from the vessel and transfer of the same up to the Port storage sheds. The handling charges also cover other miscellaneous services not specifically included in SOR. Storage of Fertilizer is not envisaged in this project and handling charges shall not include the charges against storage.

**B. Storage Charges**

The storage charge for Import Other Cargo (Limestone, Gypsum, Dolomite) stored in the yard beyond a free period (5 days) after complete discharge of vessel's cargo, shall be as below:

S. No.	Description	Rate in ₹ per MT per day or part thereof
1.	First five days after free period	0.65
2.	6th day to 10th day after free period	0.98
3.	From 11 <sup>th</sup> day onwards	1.30

**Notes:**

- (i) (a) For the purpose of calculation of free period, Customs notified holidays and Terminal's non-working days shall be excluded.
- (b) Free period shall be calculated from the day following the date of complete discharge of goods from the vessel on to the berth.
- (ii) Storage charges on cargo shall not accrue for the period when the operator is not in a position to deliver the cargo when requested by the User due to reasons attributable to the operator.
- (iii) Storage charges shall be payable for all days including Terminal's non-working days and Customs notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days.

**5. GENERAL NOTE :**

- (i). The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2016 and 1 January of the relevant year. Such

automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

- (ii). From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire license period.

However, the Licensee would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

- (iii). The proposal shall be submitted to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the License Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.
- (iv). On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.
- (v). In the event of Licensee not achieving the Performance Standards as incorporated in the License Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.
- (vi). After considering the views of the Major Port Trust, if TAMP is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.
- (vii). While considering the proposal for Performance Linked Tariff, TAMP will look into the Performance Standards and its adherence by the Licensee. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013
- (viii). From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by TAMP subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

### ANNEX – III

#### **PERFORMANCE STANDARDS FOR OPERATION AND MAINTENANCE OF CONTAINER TERMINAL AT BERTH No. 8 ON BOT BASIS AT NEW MANGALORE PORT TRUST**

##### **1. Gross Berth Output**

<b>Cargo Category</b>	<b>Performance Standards</b>
<b>Container</b>	
(Main line vessel)	25 moves per hour per crane
(Feeder vessel)	17 moves per hour
<b>Mixed Dry bulk cargo</b>	
Other Cargo (Fertilizer, Limestone, Gypsum, Dolomite) using Ship Gear	7,560 Tonnes/day

**2. Transit Storage Dwell Time:**

<b>Transit Storage Dwell Time</b>	
<b>- Import</b>	4 days
Container (at terminal)	5 days
<b>- Export</b>	
Container (at terminal)	

-----